

***Informe de alegaciones al proyecto CV-106,
Valencia Metropolitana Oest***

València, a 13 de marzo de 2019

1. Antecedentes

La Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad aprobó inicialmente el proyecto de servicio público de transporte **CV-106, Valencia Metropolitana Sud** sometiéndolo a información pública, por Resolución de fecha 31 de julio de 2018 del Director General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de movilidad de la Comunitat Valenciana.

La Información Pública fue anunciada en el Diari Oficial de la Generalitat Valenciana el 3 de agosto de 2018, finalizando el período para la presentación de alegaciones el 21 de septiembre de 2018.

2. Alegaciones recibidas

Se han recibido un total de 16 tipos de escritos de alegaciones de entidades de distinta naturaleza:

Remitente	Nº de escritos de alegaciones	Alegaciones
Ayuntamientos y Mancomunidades	9	60
Particulares y usuarios	2	12
Entidades	3	53
Empresas	2	43
Sindicatos	-	-
Total	16	168

Estas alegaciones han sido presentadas en tiempo y forma, procediéndose a su análisis, que queda incorporado en el presente informe.

Las alegaciones recibidas hacen referencia, principalmente, a cuestiones jurídicas, aunque también consideran aspectos de carácter técnico, de planificación del servicio o nivel de oferta.

3. Resumen de alegaciones y respuesta a los contenidos

A continuación, se recogen las alegaciones recibidas, indicando los datos correspondientes al documento que conforma la alegación, los datos del registro y un resumen del contenido de la propia alegación.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 1		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	07 / 08 / 2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 198853
	Administración / Ente	AYUNTAMIENTO DE MANISES
	Cargo	Área de Movilidad Urbana Sostenible

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Se cree necesario mejorar la conectividad nocturna Manises-València, especialmente los fines de semana (viernes y sábado). Se cree que solamente sería preciso mejorar el servicio actual, no sería necesario implantar un transporte adicional, como el autobús, sino aumentar el ferroviario.	Estimada parcialmente. El servicio ferroviario no es objeto de este proyecto de servicio público. En todo caso, hay que indicar que se aumentará la oferta de servicio de la línea de Manises para complementar el servicio nocturno que ofrece Metro, y prestar servicio al Aeropuerto todos los días durante toda la noche.
2	Incidir en la necesidad de una mejora en la conectividad entre Manises-Burjassot, por las crecientes quejas de los estudiantes universitarios que para acceder al campus de Burjassot tienen que coger Metro y transbordar en EMT, tardando aproximadamente de 32 a 38 minutos, para una distancia de 5,46 Km., cuando en el coche cuesta menos de 12 minutos.	Estimada. Se creará un nuevo servicio transversal que comunicará Quart, Manises y Paterna entre sí y con Burjassot, finalizando en el campus universitario.
3	Revisión de los costes de uso de Metrovalencia. Una revisión de precios fomentaría la accesibilidad universal del transporte público.	Desestimada. La política tarifaria excede el ámbito del proyecto.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 2		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	09 / 08 / 2018
	N.º de Registro de Entrada	Registre General. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori Nº 20.116 / 3.000
	Administración / Ente	Ajuntament de València
	Cargo	Servici de Mobilitat Sostenible. Secció de Transports

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	El número de paradas excede a las tradicionalmente "toleradas" por el Ayuntamiento desde 1971. Proponen una parada por corredor metropolitano y que no se utilice el carril EMT-Taxi ni para parar.	Desestimada. En València se han mantenido las paradas que tradicionalmente venían realizando las concesiones anteriores a este proyecto. Reducirlas iría en perjuicio del usuario, al que se impediría acceder directamente a su destino final en la ciudad, lo que obviamente disuadiría del uso del transporte público, conllevando un incremento del vehículo privado y un empeoramiento del tráfico rodado en la ciudad.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 3		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	18 / 09 / 2018
	N.º de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 241261
	Administración / Ente	Ajuntament d'Aldaia
	Cargo	Alcaldía

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Aumento de frecuencias de paso en las paradas de todas las líneas de modo que las frecuencias máximas en hora valle sean de 12 minutos y en hora punta 10 minutos.	Estimada parcialmente. El proyecto de servicio prevé un importante incremento de oferta en el corredor, mediante la implantación de servicios lanzadera que conecten con estaciones de Metro desde los distintos municipios.
2	Prever unas paradas de regulación donde se pueda regular con efectividad las horas de paso de cada línea.	Estimada parcialmente. La regulación del servicio, para el cumplimiento de horarios, se hace normalmente en las cabeceras de líneas, aunque este es un aspecto de gestión interna de las empresas que puede variar, atendiendo a las especificidades de cada explotación concreta.
3	Aun sabiendo que la política tarifaria no es objeto del proyecto, solicita un Bono multiviaje de Metrobús a 10,00 € y un BonoTransbordo a 11,00 €.	No ha lugar. La política tarifaria excede el ámbito del proyecto.
4	Prever un incremento de oferta en fechas de gran demanda, como Fallas, Navidad, etc.	Estimada parcialmente. Cualquier incremento de demanda puntual será debidamente atendido.
5	Creación de un órgano de participación y control mixto (Generalitat, Ayuntamientos, asociaciones, operador) para hacer el seguimiento de la explotación.	Estimada parcialmente. Desde la ATMV se seguirá la explotación del servicio de las concesiones metropolitanas, y en su seno existen diferentes órganos de participación.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
6	Dotar todas las paradas de la señalización de Metrobus o marquesina, indicándose el tiempo real de llegada del próximo autobús, y demás información de líneas.	<p>Desestimada.</p> <p>La mejora en el acondicionamiento de las paradas es responsabilidad de la Generalitat, y se llevará a cabo en fases posteriores, en la medida en que se dispongan de los recursos necesarios para implementar los programas correspondientes a tal fin.</p>
7	La última expedición de la línea L-5A debería de ser a las 01:00, puesto que es la línea principal que vertebra a las tres poblaciones.	<p>Desestimada.</p> <p>Actualmente, las últimas salidas programadas de esta línea son, de lunes a jueves, a las 22:10 desde València y a las 22:55 desde Quart de Poblet y, además, los viernes y sábados, con el horario del servicio nocturno el horario se amplía hasta las 4:30, considerándose una oferta adecuada a la demanda potencial.</p>
8	Se considera necesario dar servicio a los polígonos industriales existentes, en las horas de entrada y salida del trabajo de lunes a viernes.	<p>Desestimada.</p> <p>La implantación de servicio de transporte público a polígonos industriales, con carácter general, debe tener un tratamiento especial, separadamente del servicio regular de uso general, dadas las características específicas de este tipo de demanda, localizados en zonas apartadas de los núcleos de población, por donde van las rutas regulares, con una fuerte concentración de los viajes en horas de entrada y salida a los centros de trabajo, y una amplia dispersión de orígenes basados en casa.</p>
9	Incluir en el pliego de licitación que el concesionario disponga de plan de igualdad y planes de calidad (ISO 9000, ISO 14000, etc.).	<p>Estimada.</p> <p>De acuerdo con los pliegos, el contratista cumplirá con las obligaciones aplicables en materia medioambiental, social y laboral derivadas del Derecho europeo comunitario, del Derecho nacional, de Convenios Internacionales suscritos por el Estado español y de convenios colectivos. Además, se exigirá están en posesión de las certificaciones de calidad.</p>
10	La línea 1D debe de reducir el número de paradas, para que el tiempo de recorrido del trayecto sea lo más corto posible.	<p>Estimada.</p> <p>Se modificará el itinerario propuesto y el número de paradas a fin de mejorar la velocidad comercial.</p>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
11	Plantean un recorrido ligeramente distinto al planteado en la línea 1D.	Desestimada. Se modificará el itinerario propuesto y el número de paradas a fin de mejorar la velocidad comercial.
12	Solicitan ampliación del servicio de la línea 1D a los fines de semana.	Desestimada. La oferta programada se ha planteado en atención a la demanda de movilidad por motivos obligados, que se producen principalmente en los días laborables de entre semana. En todo caso, cabe señalar que la L-1A mantiene la conexión de Aldaia con la estación de Salt de l'Aigua durante los fines de semana.
13	Solicitan ampliación del servicio de la línea 1D al horario nocturno de fines de semana.	Desestimada. La oferta programada se ha planteado en atención a la demanda de movilidad por motivos obligados, que se producen principalmente en los días laborables de entre semana. El servicio nocturno se ha planteado para la comunicación de la comarca con València, donde se concentran principalmente los centros de ocio nocturnos.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 4		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	19 / 09 / 2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro General del Ayuntamiento de Xirivella O00012708 Número de registro: O00012708_18_0002095
	Administración / Ente	Federació d'associacions veïnals de Xirivella
	Cargo	Presidencia

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Solicitan un Bono multiviaje de Metrobús a 10,00 € y un BonoTransbordo a 11,00 €.	Desestimada. La política tarifaria excede el ámbito del proyecto.
2	Solicitan un aumento de frecuencias de paso en las líneas L-4A (Aldaia), L-5A (Alaquàs-Quart), L-6B (Torrent) de modo que las frecuencias sean de 10 minutos en hora punta y 12 minutos el resto del día, en cada una de ellas.	Desestimada. La oferta del servicio está ajustada a la demanda potencial. En todo caso, señalar que con la introducción de los nuevos servicios lanzadera previstos y los refuerzos que suponen la nueva línea L-4C, se produce un importante incremento de oferta de servicio para la comarca.
3	Prolongar el horario de la línea L-5A de modo que la última expedición debería de ser a las 01:00.	Desestimada. Actualmente, las últimas salidas programadas de esta línea son, de lunes a jueves, a las 22:10 desde València y a las 22:55 desde Quart de Poblet y, además, los viernes y sábados, con el horario del servicio nocturno el horario se amplía hasta las 4:30, considerándose una oferta adecuada a la demanda potencial.
4	Piden un estudio de las medidas a tomar para reducir el tiempo de viaje de las expediciones. Proponen reordenación de paradas e itinerarios, que cobre el conductor, hacer carril-bus, dar preferencia al transporte público, etc.	Estimada parcialmente. Las medidas que se proponen exceden el ámbito del proyecto, aunque cabe considerarlas de cara a futuro para continuar mejorando la red de transporte público metropolitano.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
5	Exigir que el concesionario disponga de Plan de Igualdad de empresa.	Estimada. De acuerdo con los pliegos, el contratista cumplirá con las obligaciones aplicables en materia medioambiental, social y laboral derivadas del Derecho europeo comunitario, del Derecho nacional, de Convenios Internacionales suscritos por el Estado español y de convenios colectivos.
6	Dejar abierta la conexión con el resto del Área Metropolitana sin pasar por la capital y la inclusión de los polígonos industriales en la red de Metrobús.	Estimada. El nuevo contrato quedará abierto a posibles modificaciones de modo que se podrán introducir nuevos servicios transversales o para atender nuevas demandas específicas como los desplazamientos a polígonos industriales si se considera necesario.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 5		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	19 / 09 / 2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 242175
	Administración / Ente	Asociación Empresarial de Transporte de Viajeros de València (ADIVA)
	Cargo	Presidencia

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Realiza objeciones sobre la integración del transporte escolar.	Desestimada. Este proyecto no se incluye transporte escolar.
2	Excesiva fragmentación de los Proyectos (impide sinergias)	Desestimada. Se ha reducido el número de contratos de más de 90 a 38, estimando éste como nivel óptimo para la explotación de los servicios de transporte en la Comunitat Valenciana.
3	Solicitan la inclusión de cuadros comparativos entre los parámetros básicos de explotación de las concesiones previas y los nuevos contratos resultantes de la integración.	Estimada. Las variaciones en los niveles de servicio entre situación actual y futura se detallan en el punto 3, en aquellos proyectos que resultan funcionalmente equivalentes a los anteriores.
4	Indican que no queda claro si el ulterior contrato que sea objeto de un procedimiento de licitación por la Administración adquirirá la naturaleza de "contratos de servicios" o de "concesión" o "concesión de servicios" en base a la normativa aplicable.	Desestimada. La naturaleza del contrato, en su caso, no es algo que deba incluirse en el Proyecto, sino que se hará patente en el momento de la licitación.
5	Sobre la obligatoriedad de publicidad del proyecto en DOUE, no es válida la de 2014 porque los Proyectos son nuevos.	Desestimada. Sí se considera válida, con las modificaciones a realizar –en su caso– según el Rgto 1370.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
6	Obligación de la GVA de notificar expresamente a los operadores afectados	<p>Desestimada.</p> <p>Al proyecto se le ha dado publicidad de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 39/2015, al existir una pluralidad de interesados. (publicación en DOGV y Web)</p>
7	Incorrecta determinación de la prórroga del contrato que no atiende a las prescripciones legales al respecto (la mitad del periodo original - 5 años- por condiciones de amortización).	<p>Desestimada.</p> <p>Se eliminará en el proyecto definitivo la posibilidad de prórrogas.</p>
8	No se justifica la reversión de los vehículos a la administración al final del contrato, y parece ser contraria al RD 1211/1990.	<p>Estimada.</p> <p>Los vehículos revertirán en el contratista. El resto de las cuestiones se determinarán en el Proyecto.</p>
9	Falta diferenciar entre servicios básicos/adicionales/suplementarios. No se describen los límites y condiciones de los servicios suplementarios.	<p>Estimada.</p> <p>Se indicará que todos los servicios descritos en el Proyecto de Servicio son básicos.</p>
10	No se especifican los costes de infraestructuras (cánones, peajes...).	<p>Estimada.</p> <p>Los costes indicados se encuentran integrados en la partida de costes generales.</p>
11	La falta de una efectiva, correcta y actualizada proyección de costes supondrá, de manera evidente, importantes desviaciones de las estimaciones realizadas.	<p>Estimada.</p> <p>Las fórmulas de revisión de precios se incluirán en el Anexo I del PCAP que regirá el contrato conforme a lo establecido en la LCSP. No obstante, también se incluyen en el proyecto definitivo las fórmulas de revisión de precios.</p>
12	El Proyecto no describe todos los medios técnicos y demás requisitos de carácter laboral y organizativo que se consideren imprescindibles para la prestación del servicio	<p>Estimada.</p> <p>El proyecto fija el nivel de servicio requerido por la Administración y cuantifica los medios precisos. Se ha incluido un nuevo apartado sobre medios personales.</p>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
13	No queda claro si hay o no subrogación del material móvil.	Estimada. Las condiciones del material móvil quedarán definidas en el Proyecto.
14	Subrogación de personal: falta personal y categorías a subrogar.	Estimada. Se subrogará todo el personal que tenga derecho según la normativa; en los pliegos de licitación se indicará la información requerida relativa a la subrogación que exige la normativa sectorial y la jurisprudencia existente.
15	Cálculos para el equilibrio concesional en relación a la prórroga, la previsión de inicio del contrato y las proyecciones durante la vigencia del contrato.	Desestimada. El equilibrio del contrato se ha calculado sobre la base del plazo del contrato (10 años), sin posibilidad de prórrogas. El inicio del contrato dependerá del procedimiento de licitación. Los licitadores deberán realizar su propio ejercicio de análisis de la demanda y para cubrir la evolución de los costes se incluirán en el pliego fórmulas de revisión de precios conforme a lo establecido en el LCSP.
16	Porcentajes de gastos generales y beneficio industrial.	Desestimada. La normativa de aplicación no obliga a ningún porcentaje concreto; basta con que sea razonable, como así se estima.
17	Uso exclusivo de los vehículos (no se menciona)	Estimada. La exclusividad quedará reflejada, en su caso, en el proyecto definitivo.
18	Régimen de coordinación. Regulación de coincidencias con otros servicios coincidentes. No se indican las prohibiciones de tráfico.	Desestimada. Las prohibiciones de tráfico están especificadas en la matriz de tráfico del proyecto expuesto a información pública.
19	El proyecto debería indicar si es posible la subcontratación de servicios	Desestimada. Es una cuestión jurídica que se regulará en los pliegos de licitación, no hay obligación legal de hacerlo en el Proyecto.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
20	Mantenimiento de marquesinas y paradas (falta de competencia de la Consejería)	<p>Estimada.</p> <p>La obligación del operador alcanza al mantenimiento de la información en las paradas de carácter interurbano.</p>
21	Determinan que el proyecto impone unos requisitos de calidad ajenos a las prescripciones de la Ley de Movilidad, que refieren en exclusiva al ámbito "urbano".	<p>Desestimada.</p> <p>La LCSP obliga en la contratación pública, para conseguir el objetivo de una mejor calidad-precio, a incluir aspectos cualitativos, medioambientales, sociales e innovadores vinculados al objeto del contrato, para obtener servicios de gran calidad. Estos niveles los decide la administración contratante.</p>
22	Consecuencia jurídica: nulidad o anulabilidad del Proyecto.	<p>Desestimada.</p> <p>El periodo de información pública no es el momento oportuno para invalidar el Proyecto inicial.</p>

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 6		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	19 / 09 / 2018
	N.º de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 242479
	Administración / Ente	Ayuntamiento de Paiporta
	Cargo	Alcaldía

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Solicita la ampliación de la Zona A hasta su municipio, dado el ahorro significativo que supone para los usuarios.	Desestimada. La modificación del mapa tarifario es un aspecto que excede del ámbito del Proyecto.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 7		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	19 / 09 / 2018
	N.º de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 242479
	Administración / Ente	Ayuntamiento de Mislata
	Cargo	Alcaldía

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Aumento de frecuencias de paso en las paradas de toda la línea València-Aeroport, de modo que las frecuencias máximas en hora punta no sean superiores a 15 minutos.	Desestimada. La oferta del servicio está ajustada a la demanda potencial. Cabe tener en cuenta que el municipio de Mislata cuenta, además, con el servicio de Metro, para el cual se tiene acceso a tres estaciones, que dan cobertura a todo el casco urbano, y desde las que se da una frecuencia media de un tren cada 6 minutos en días laborables, y cada 7,5-10 minutos los sábados, domingos y festivos.
2	Implantar oferta de servicio en Domingos y festivos, pasando de 0 expediciones a 20 expediciones.	Desestimada. La oferta programada se ha planteado en atención a la demanda de movilidad por motivos obligados, que se producen principalmente en los días laborables de entre semana. Cabe tener en cuenta que el municipio de Mislata cuenta, además, con el servicio de Metro, para el cual se tiene acceso a tres estaciones, que dan cobertura a todo el casco urbano, y desde las que se da una frecuencia de un tren cada 7,5-10 minutos los domingos y festivos.
3	Dotar todas las paradas de la señalización de Metrobus o marquesina, indicándose el tiempo real de llegada del próximo autobús, y demás información de líneas.	Desestimada. La mejora en el acondicionamiento de las paradas es responsabilidad de la Generalitat, y se llevará a cabo en fases posteriores, en la medida en que se dispongan de los recursos necesarios para implementar los programas correspondientes a tal fin.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
4	Aproximar la parada de finalización del trayecto ubicada en la C/ Barón de Cárcer lo más próximo posible a C/ Guillem Sorolla.	Estimada. La última parada de la línea se encuentra al lado de la C/ Guillem Sorolla.
5	Aumento de frecuencias de paso en las paradas de toda la línea 4 València-Xirivella de modo que las frecuencias máximas sean de 12 minutos en hora valle y 10 minutos en hora punta.	Desestimada. La oferta del servicio está ajustada a la demanda potencial. En todo caso, señalar que con la introducción de los refuerzos que suponen la nueva línea L-4C, y los nuevos servicios lanzadera, se produce un importante incremento de oferta de servicio para la comarca.
6	Solicitan un Bono multiviaje de Metrobús a 10,00 € y un BonoTransbordo a 11,00 €.	Desestimada. La política tarifaria excede el ámbito del proyecto.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 8		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	20 / 09 / 2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 244501
	Administración / Ente	AENA SME S.A.
	Cargo	Director

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Solicita crear una parada en la zona de servicios del Aeropuerto ubicada en la A-3, para las líneas de las concesiones CV-104, CV-107 y CV-106.	Estimada. La petición se refiere a otros proyectos. En todo caso indicar que dichas paradas ya se encuentran autorizadas en las líneas de estas concesiones cuyo recorrido discurre por la A-3.
2	Consideran que sería muy interesante de cara al turista contar con un servicio exprés de aerobús, como ya existió antes de la puesta en servicio del metro.	Desestimada. El servicio de autobús al que hacen referencia se suprimió por la puesta en marcha del servicio de metro, ante la imposibilidad de competir con éste; y lo que no tendría sentido es, teniendo ya un servicio público de muy alta calidad (18 minutos entre el Aeropuerto y el centro de València, y una frecuencia de 7,5 minutos), tener que mantener dos servicios públicos con desequilibrio económico.
3	El horario del autobús se presta de 5:25 a 22:00, cuando el aeropuerto tiene operaciones que llegan hasta las 01:55 y el primer vuelo sale a las 5:00 de la mañana; téngase en cuenta además que los viajeros tienen que estar entre 1 y 2 horas antes. El Metro funciona de 5:27 a 23:57. El problema se subsanaría con una parada en el aeropuerto de la línea nocturna L-3N. Y piden servicio de la línea de Manises también en domingos.	Estimada parcialmente. El servicio de Metro continúa funcionando los domingos, con una frecuencia de 10 minutos, por lo que no se considera oportuno ampliar el servicio de autobús a los domingos en horario diurno. No obstante, la línea nocturna se prolongará para dar servicio al Aeropuerto y complementará los horarios de Metro de modo que habrá servicio toda la noche todos los días de la semana.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
4	Debería considerarse la posibilidad de una tarifa especial para los trabajadores, y la reclasificación de la zona del Aeropuerto a la zona B o a la C.	Desestimada. La propuesta excede el proyecto. En todo caso, la empresa podría llegar a acuerdos con Metrovalencia para que se emitiera algún título especial que supusiera una bonificación para el trabajador. Es habitual que las instalaciones aeroportuarias tengan una tarifa especial diferenciada.
5	Consideran necesario contemplar el aeropuerto como parada o mediante conexión directa con los principales núcleos de población de la provincia: Cullera, Gandia, Ontinyent, Alzira, Oliva, Requena, Sagunt, Torrent y Xàtiva.	No ha lugar. La propuesta excede el ámbito del proyecto. En todo caso, cabe señalar que resulta inadecuada para líneas regulares, dada la insuficiencia de demanda, o de regularidad en la misma, para la mayoría de estos destinos y, sobre todo, porque existe la alternativa de que los servicios regulares de esas poblaciones coordinen en València con Metro para llegar al Aeropuerto.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 9		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	20 / 09 / 2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 243576
	Administración / Ente	Ajuntament d'Alaquàs
	Cargo	Alcaldía

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Aumento de frecuencias de paso en las paradas de todas las líneas de modo que las frecuencias máximas en hora valle sean de 12 minutos y en hora punta 10 minutos.	Estimada parcialmente. El proyecto de servicio prevé un importante incremento de oferta en el corredor, mediante la implantación de servicios lanzadera que conecten con estaciones de Metro desde los distintos municipios.
2	Prever unas paradas de regulación donde se pueda regular con efectividad las horas de paso de cada línea.	Estimada parcialmente. La regulación del servicio, para el cumplimiento de horarios, se hace normalmente en las cabeceras de líneas, aunque este es un aspecto de gestión interna de las empresas que puede variar, atendiendo a las especificidades de cada explotación concreta.
3	Aun sabiendo que la política tarifaria no es objeto del proyecto, solicita un Bono multiviaje de Metrobús a 10,00 € y un BonoTransbordo a 11,00 €.	No ha lugar. La política tarifaria excede el ámbito del proyecto.
4	Prever un incremento de oferta en fechas de gran demanda, como Fallas, Navidad, etc.	Estimada parcialmente. Cualquier incremento de demanda puntual será debidamente atendido.
5	Creación de un órgano de participación y control mixto (Generalitat, Ayuntamientos, asociaciones, operador) para hacer el seguimiento de la explotación.	Estimada parcialmente. Desde la ATMV se seguirá la explotación del servicio de las concesiones metropolitanas, y en su seno existen diferentes órganos de participación.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
6	Dotar todas las paradas de la señalización de Metrobus o marquesina, indicándose el tiempo real de llegada del próximo autobús, y demás información de líneas.	<p>Desestimada.</p> <p>La mejora en el acondicionamiento de las paradas es responsabilidad de la Generalitat, y se llevará a cabo en fases posteriores, en la medida en que se dispongan de los recursos necesarios para implementar los programas correspondientes a tal fin.</p>
7	La última expedición de la línea L-5A debería de ser a las 01:00, puesto que es la línea principal que vertebra a las tres poblaciones.	<p>Desestimada.</p> <p>Actualmente, las últimas salidas programadas de esta línea son, de lunes a jueves, a las 22:10 desde València y a las 22:55 desde Quart de Poblet y, además, los viernes y sábados, con el horario del servicio nocturno el horario se amplía hasta las 4:30, considerándose una oferta adecuada a la demanda potencial.</p>
8	Se considera necesario dar servicio a los polígonos industriales existentes, en las horas de entrada y salida del trabajo de lunes a viernes laborables.	<p>Desestimada.</p> <p>La implantación de servicio de transporte público a polígonos industriales, con carácter general, debe tener un tratamiento especial, separadamente del servicio regular de uso general, dadas las características específicas de este tipo de demanda, localizados en zonas apartadas de los núcleos de población, por donde van las rutas regulares, con una fuerte concentración de los viajes en horas de entrada y salida a los centros de trabajo, y una amplia dispersión de orígenes basados en casa.</p>
9	Incluir en el pliego de licitación que el concesionario disponga de plan de igualdad y planes de calidad (ISO 9000, ISO 14000, etc.).	<p>Estimada.</p> <p>De acuerdo con los pliegos, el contratista cumplirá con las obligaciones aplicables en materia medioambiental, social y laboral derivadas del Derecho europeo comunitario, del Derecho nacional, de Convenios Internacionales suscritos por el Estado español y de convenios colectivos. Además, se exigirá estar en posesión de las certificaciones de calidad.</p>
10	Proponen una lanzadera que los lleve directamente a la Av. del Cid de València (parada Av. del Cid / 9 d'Octubre), realizando tres paradas en la población de Alaquàs, y sin entrar por el interior de Xirivella.	<p>Estimada.</p> <p>Se implantará una nueva línea de conexión directa entre Alaquàs y València.</p>

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 10		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	20 / 09 / 2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 244441
	Administración / Ente	Ajuntament de Quart de Poblet
	Cargo	Secretaría

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Integralidad de la ordenación del transporte en el ámbito del proyecto. Parece conveniente que se aproveche al máximo el potencial de las redes públicas de tte. Metropolitano de alta calidad mediante una apuesta clara por la intermodalidad, no parece lógico que no se establezca realmente un marco integrado de prestación de servicios coordinado.	Estimada parcialmente. El proyecto contempla una mayor coordinación entre el autobús y el ferrocarril, de hecho, se plantean nuevos servicios coordinados con el servicio de Metro. La política tarifaria, para una mayor integración, excede el ámbito del proyecto.
2	Carencia de explicitación de los objetivos. En su caso los que propone son: tamaño mínimo de núcleos que deberían ser atendidos por ferrocarril, estudio de demanda para atender ámbitos de mayor déficit, ofrecer fórmulas de accesibilidad a las áreas productivas, frecuencias mínimas y tiempos de transporte máximos, garantizar el acceso a los SSPP de ámbito metropolitano, avanzar en la universalidad de la ciudadanía, apuesta por la electromovilidad.	Estimada parcialmente. Los objetivos explicitados en el proyecto son los que desde éste se pueden acometer. Otros objetivos de carácter general son contemplados en otros ámbitos de planificación de la Generalitat, como por ejemplo el Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana.
3	Creación de una línea específica que discurriese por las vías de servicio con un número básico de servicios, como obligación del futuro concesionario.	Estimada parcialmente. No resulta necesaria la creación de una línea específica para dar servicio al entorno industrial de la A-3, porque ya existen servicios, en la CV-107, que cubren estos tráficos y, además, los tiene autorizados con exclusividad.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
4	<p>Prolongación de los servicios de Metrovalencia al Barri del Crist. Creación de un servicio alimentador integrado en la red de Metrovalencia, con un trazado directo y rápido entre el centro del Barrio y la estación de metro de Quart, con una frecuencia no inferior a 10 minutos, con un autobús de medidas inferiores a los indicados en el servicio, que sean de tracción eléctrica, salvo en su caso en el período transitorio inicial, y operado con los mismos títulos de FGV, integrándose plenamente en su sistema de información.</p>	<p>Estimada parcialmente.</p> <p>El proyecto planteará la creación de un nuevo servicio lanzadera entre Aldaia-Barrio del Cristo y la estación de Salt de l'Aigua, con el trazado más directo y rápido posible. Los requerimientos técnicos que se exigirán para los vehículos serán los del cumplimiento estricto de las normativas reguladoras de la calidad del aire y de la contaminación acústica. Motorizaciones que mejoren estos requerimientos se podrán valorar como mejoras en el Pliego. El servicio se operará dentro de la concesión CV-106, coordinado con el servicio de Metro. La política tarifaria excede el proyecto.</p>
5	<p>La introducción de servicios de la línea 1A prestados con autobuses convencionales por el itinerario formado por las calles como Marqués del Turia o Roll de Les Eres resulta en todo caso inadmisibles tanto por sus efectos sobre la calidad que se ha dado a dicho entorno en relación con los objetivos planteados urbano como por la imposibilidad de que sus condiciones físicas garanticen una mínima velocidad comercial y regularidad de los servicios.</p>	<p>Estimada.</p> <p>Se cambiará el recorrido de acceso a la estación de Metro, pasando a finalizar también en la estación de Salt de l'Aigua.</p>
6	<p>La entidad del C.C. Bonaire aconseja que se planteen soluciones más eficientes y rápidas como pueden ser la integración en el primer nivel del sistema que antes señalábamos mediante la extensión de los alimentadores desde las redes públicas de FGV o Cercanías o, incluso la creación de una estación específica de esta última red en el espacio que al respecto se había reservado para ello.</p>	<p>Estimada parcialmente.</p> <p>El C.C. Bonaire cuenta con servicio directo desde Torrent, Alaquàs, Aldaia, Barrio del Cristo y Quart de Poblet. Además, la L-1A comunica directamente el Centro Comercial con la estación de Salt de l'Aigua.</p>
7	<p>La línea 1A se considera necesario que su trazado en la población no sea el previsto en el Proyecto de STP, sino que tenga un recorrido similar al previsto en la línea 5, concluyendo en la Estación de Salt de l'Aigua en donde además se logra atender la necesidad de acceso del Hospital y de los demás servicios comarcales de su entorno.</p>	<p>Estimada.</p> <p>Se cambiará el recorrido de acceso a la estación de Metro, pasando a finalizar también en la estación de Salt de l'Aigua.</p>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
8	<p>Las líneas L-1A y L-1D, la elección de itinerario para estas líneas no nos parece adecuada ni en su objetivo ni en su concepción. La línea requiere de un tiempo de recorrido menor con amplia frecuencia; trazado más rápido escapando de viales internos colmatados y semaforizados; yendo por rondas y viales amplios con menor intensidad de tráfico; viaje gratuito para los usuarios; concepto de microbús lanzadera; coordinación horaria; cobertura horaria similar a la de la línea 5 de Metro. La propuesta sería un MicroBus lanzadera que diera cobertura a las poblaciones mencionadas y al P.I de A-3 con dos líneas diferenciadas para ganar en competitividad.</p>	<p>Estimada parcialmente.</p> <p>El recorrido de las líneas se modificará para que finalicen en la estación de Salt de l'Aigua; la nueva línea L-1D, además, modificará su recorrido y número de paradas para mejorar su velocidad comercial. La política tarifaria excede el objeto del proyecto. Los requerimientos técnicos que se exigirán para los vehículos serán los del cumplimiento estricto de las normativas reguladoras de la calidad del aire y de la contaminación acústica; motorizaciones que mejoren estos requerimientos se podrán valorar como mejoras en el Pliego. No hay necesidad de crear un servicio nuevo para conectar con la zona industrial de la A-3, dado que ya está cubierta con servicios de la CV-107; un mismo término municipal puede ser atendido por dos concesiones diferentes, porque la geografía y las infraestructuras así lo permiten, si es más eficiente.</p>
9	<p>En la Línea L-2 Barrio del Cristo - El Saler, incluir una parada (inicial y final) en la glorieta de la Av. 9 d'octubre.</p>	<p>Estimada.</p> <p>Se ampliará el recorrido de la L-2.</p>
10	<p>En la L-3N, Manises - València, la parada 17 no es viable, al haberse modificado el antiguo uso de circulación de doble sentido a uno solo. El trayecto de ida se debe realizar por la C/ Padre Jesús Fernández, donde ya está ubicada la nueva parada de bus.</p>	<p>Estimada.</p> <p>Es un error de recorrido que se modificará.</p>
11	<p>La L-4, el recorrido propuesto por las C/ Sant Pere y C/ de la Música debe considerarse completamente inadecuado, existiendo una alternativa más eficiente como es la conversión de la Av. Reial Monastir de Sta. Maria de Poble en un vial de doble sentido.</p>	<p>No ha lugar.</p> <p>El recorrido planteado es el que se viene realizando en la actualidad, que resultará inadecuado en cuanto otro alternativo mejor sea una realidad material.</p>

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 11		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	20 / 09 / 2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 244267
	Administración / Ente	FERNANBÚS, S.A.
	Cargo	Administración

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Obligación de la GVA de notificar expresamente a los operadores afectados	Desestimada. Al proyecto se le ha dado publicidad de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 39/2015, al existir una pluralidad de interesados. (publicación en DOGV y Web).
2	Incorrecta determinación de la prórroga del contrato que no atiende a las prescripciones legales al respecto (la mitad del periodo original - 5 años- por condiciones de amortización).	Desestimada. Se eliminará en el proyecto definitivo la posibilidad de prórrogas.
3	Excesiva fragmentación de los Proyectos (impide sinergias)	Desestimada. Se ha reducido el número de contratos de más de 90 a 38, estimando éste como nivel óptimo para la explotación de los servicios de transporte en la Comunitat Valenciana.
4	No se justifica la reversión de los vehículos a la administración al final del contrato, y parece ser contraria al RD 1211/1990.	Estimada. Los vehículos revertirán en el contratista. El resto de las cuestiones se determinarán en el Proyecto.
5	Uso exclusivo de los vehículos (no se menciona). Edad máxima de los vehículos	Estimada. La exclusividad quedará reflejada, en su caso, en el proyecto definitivo. El resto de las cuestiones se determinarán en el Proyecto.
6	El proyecto debería indicar si es posible la subcontratación de servicios	Desestimada. Es una cuestión jurídica que se regulará en los pliegos de licitación, no hay obligación legal de hacerlo en el Proyecto.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
7	Porcentajes de gastos generales y beneficio industrial.	<p>Desestimada.</p> <p>La normativa de aplicación no obliga a ningún porcentaje concreto; basta con que sea razonable, como así se estima.</p>
8	No existen en el proyecto referencias claras y específicas a qué tarifa concesional será de aplicación.	<p>Estimada.</p> <p>Se incluirá en el Proyecto la tarifa kilométrica general para el cálculo de los billetes sencillos, y resto de referencias de aplicación que, en todo caso, quedan sujetas a cualquier cambio que la Generalitat pueda hacer en el futuro, conforme a lo dispuesto en el artículo 39 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de movilidad de la Comunitat Valenciana.</p>
9	Subrogación de personal: falta personal y categorías a subrogar.	<p>Estimada.</p> <p>Se subrogará todo el personal que tenga derecho según la normativa; en los pliegos de licitación se indicará la información requerida relativa a la subrogación que exige la normativa sectorial y la jurisprudencia existente.</p>
10	Se advierte indefinición del proyecto por cuanto expresamente se prevé que la jornada diaria será de DIEZ horas pero, a priori, el desglose por imputación de horas de trabajo de personal adscrito es notablemente inferior.	<p>Desestimada.</p> <p>La jornada laboral diaria y anual es la pactada en el convenio provincial</p>
11	El Proyecto no describe todos los medios técnicos y demás requisitos de carácter laboral y organizativo que se consideren imprescindibles para la prestación del servicio.	<p>Estimada.</p> <p>El proyecto fija el nivel de servicio requerido por la Administración y cuantifica los medios precisos. Se ha incluido un nuevo apartado sobre medios personales.</p>
12	Falta diferenciar entre servicios básicos/adicionales/suplementarios. No se describen los límites y condiciones de los servicios suplementarios.	<p>Estimada.</p> <p>Se indicará que todos los servicios descritos en el Proyecto de Servicio son básicos.</p>
13	Sobre la obligatoriedad de publicidad del proyecto en DOUE, no es válida la de 2014 porque los Proyectos son nuevos.	<p>Desestimada.</p> <p>Sí se considera válida, con las modificaciones a realizar –en su caso– según el Rgto 1370.</p>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
14	El cuadro de expediciones por población contiene errores, en cuanto al número de expediciones por población.	<p>Estimada.</p> <p>Se corregirán los errores indicados.</p>
15	Cuestiona el cambio de terminal de la L-1A, de la estación de Salt de l'Aigua a Quart, dado que ambas cuentan con la misma frecuencia de Metro y la primera deja junto al Hospital; indican dificultades de tránsito para el autobús en el nuevo trazado; plantean aumentar la frecuencia de 45' a 30', y ampliar el servicio también a domingos y festivos. Indican que con los horarios planteados se reduce una expedición por sentido, y que los horarios no se corresponden con los actuales.	<p>Estimada parcialmente.</p> <p>Se cambiará el recorrido de acceso a la estación de Metro, pasando a finalizar en la estación de Salt de l'Aigua como hace actualmente. La frecuencia de la L-1ª se mantendrá en 45', dado que ya se ha planteado un refuerzo con la L-1C que irá a 30'. La conexión en fines de semana se mantiene con el servicio de la línea L-5ª.</p>
16	La línea L-1C, se explica por la salida actual desde cocheras, aunque los horarios propuestos no se justifican.	<p>Estimada.</p> <p>La línea L-1C no tiene sentido plantearse en una nueva explotación (donde las cocheras pueden estar en cualquier lugar), se suprimirá y se revisarán los horarios de la Línea L-1.</p>
17	El recorrido planteado de la nueva línea L-1D atiende marginalmente Alaquàs y Aldaia, además de desatender el Hospital de Manises, centro de referencia de Aldaia. Además, no mantiene la frecuencia conjunta de 15 minutos entre las líneas L-1A y L-1D.	<p>Estimada parcialmente.</p> <p>Se cambiará el recorrido de acceso a la estación de Metro, y el que realiza por Aldaia, para dar mayor cobertura a este municipio y finalizará en la estación de Salt de l'Aigua para mejorar la oferta combinada con el Hospital. La oferta conjunta de la L-1A y L-1D es de 3,4 autobuses a la hora, aunque bien es cierto que la distinta longitud y tiempo de recorrido impide una cadencia regular, de modo que la frecuencia conjunta varía entre los 5' y los 30'.</p>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
18	<p>Plantean la ampliación del servicio de la Línea 3 València - Aeropuerto a los domingos y festivos. En relación con los horarios de entre semana indican que se ha planteado una salida menos desde el Aeropuerto. Además, plantean la implantación de un servicio directo que una el Aeropuerto con el Centro de la ciudad y la Estación de Autobuses.</p>	<p>Estimada parcialmente.</p> <p>La ampliación de oferta de la Línea 3 a los domingos no resulta necesaria, ante la baja movilidad que se genera en festivos, cuando existe la alternativa de Metro, que prácticamente reproduce el recorrido de la línea del autobús, con una frecuencia de un tren cada 10 minutos. La salida no considerada se contemplará y se ampliará la oferta de servicio para mejorar la conexión con el Aeropuerto, de modo que tenga servicio toda la noche. Ya existía un servicio de autobús directo que se suprimió por la puesta en marcha del servicio de metro, ante la imposibilidad de competir con éste; y lo que no tendría sentido es, teniendo ya un servicio público de muy alta calidad (18 minutos hasta el centro de València y una frecuencia de 7,5 minutos), tener que mantener dos servicios públicos con desequilibrio económico.</p>
19	<p>La L-3N, se denomina Mislata-Quart-Manises, cuando debería indicar Manises-València.</p>	<p>Estimada.</p> <p>Es un error que se modificará.</p>
20	<p>La línea L-4C está planteada para mejorar la frecuencia de 15 minutos que mantiene la relación Xirivella - València pero con el horario planteado no se consigue una frecuencia uniforme de paso.</p>	<p>Desestimada.</p> <p>La relación Xirivella-València no es de 15', dado que la cubren hasta 14 autobuses por hora (frecuencia media aproximada 4,5 minutos). El objetivo de la línea L-4C es reforzar esta relación que en determinadas horas presenta falta de capacidad.</p>
21	<p>La L-5A presta actualmente una frecuencia de 16' utilizando para ello 7 vehículos, resultando imposible la propuesta del proyecto de ofrecer 15' con 6 vehículos. Además, se modifica el itinerario actual por Aldaia, que yendo hacia Quart, actualmente va por C/ Major y C/ Coladors, para tomar después el Bº del Cristo por C/ JR Jiménez.</p>	<p>Estimada.</p> <p>Se revisará recorrido, tiempos de recorrido y vehículos necesarios.</p>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
22	Según el cuadro de asignación de vehículos del proyecto, para la L-6 València-Torrent se requieren 4 vehículos, cuando para dar una frecuencia de 15-16 minutos se necesitan 7.	Estimada. Es un error que se modificará.
23	Se mantiene la misma oferta a lo largo de todo el año, cuando la demanda real del verano no lo justifica y, a su vez, la reducción de tráfico permite mantener frecuencias reduciendo oferta.	Estimada. Se introducirá un horario diferenciado para el mes de agosto.
24	Alegan errores en la contabilización de expediciones en cómputo anual, lo que redundaría en un mayor número de kilómetros y horas de servicio que los reflejados en el proyecto.	Estimada. Es un error que se modificará.
25	La política tarifaria debería determinarse en base a una tarifa euro*Km, sobre la cual las empresas puedan determinar cuál es su oferta, y sobre esa tarifa que determine la licitación, proceder a la subvención de los títulos de coordinación.	Estimada parcialmente. Se incluirá en el Proyecto la tarifa kilométrica general para el cálculo de los billetes sencillos, y resto de referencias de aplicación que, en todo caso, quedan sujetas a cualquier cambio que la Generalitat pueda hacer en el futuro, conforme a lo dispuesto en el artículo 39 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de movilidad de la Comunitat Valenciana.
26	Se han detectado errores en la denominación de las líneas de Metro.	Estimada. Es un error que se modificará.
27	Los errores detectados modifican las cuantías de las magnitudes básicas, y del número de vehículos adscritos, que en vez de 26 vehículos más 3 reservas, serían necesarios 30 más 5 reservas. Además, indican que los vehículos contemplados son todos de 80 plazas, y debería contemplarse al menos 2 articulados para determinados momentos del día.	Estimada parcialmente. Hay errores que se modificarán. El incremento de oferta planteado, con los nuevos servicios lanzadera, permite no tener que introducir vehículos de mayor capacidad.
28	Se pueden observar diferencias, en cuanto a costes unitarios, con los nuevos proyectos de la Zona Metropolitana de Alicante.	Desestimada. Los costes unitarios de los proyectos están territorializados, lo que obviamente comporta diferencias ante circunstancias diferentes.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
29	Para la estimación de viajeros e ingresos se ha tomado el dato de viajeros de 2016 y la recaudación de 2017, con lo que las ratios no serán homogéneas. Se incluye en los ingresos un concepto que es B-10 urbanos, que no existe, lo que no justifica el importe de 109.533,34 € incluido.	<p>Estimada.</p> <p>Se revisarán los ingresos y se homogeneizarán las ratios.</p>
30	No hay suficiente información en cuanto a las características de los paneles informativos que debe haber dentro de los autobuses	<p>Estimada.</p> <p>En el proyecto futuro se fijarán unos criterios mínimos.</p>
31	No se ha incluido el coste de personal que no es de conducción; el proyecto debería reflejar los costes imputables a otro personal de conducción, taller y administración.	<p>Estimada parcialmente.</p> <p>Se hará una mayor concreción del personal, aunque cabe señalar que el dimensionamiento de personal se ha realizado en base a las horas de prestación del servicio incrementadas sobre parámetros conservadores a la hora de fijar horas de producción, estimándose el coste de personal teniendo en cuenta el absentismo y la jornada laboral fijada por convenio. El personal que no es de conducción se ha contemplado en la estructura de costes, imputando el coste de personal en la función de gasto que corresponde dentro de la explotación: personal de acompañamiento, administración, mantenimiento, etc.</p>
32	Solicitan mayor desagregación de costes fiscales.	<p>Desestimada.</p> <p>Los costes se considera que están suficientemente desagregados.</p>
33	La duración media de los neumáticos considerada en proyecto es demasiado alta. Según su experiencia, indican que raramente superan los 65.000 km en esa zona.	<p>Desestimada.</p> <p>Los costes unitarios del proyecto se consideran adecuados puesto que se trabaja sobre referencias objetivas y/o de mercado.</p>
34	Mantenimiento de marquesinas y paradas (falta de competencia de la Consejería).	<p>Estimada parcialmente.</p> <p>La obligación del operador alcanza al mantenimiento de la información en los postes de parada de carácter interurbano.</p>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
35	Para el SAE y el sistema de peaje se ha considerado una vida útil de 10 años cuando la experiencia es que resulta más razonable que sean 5.	Desestimada. La experiencia en el área metropolitana de València es que duran incluso más de 10 años.
36	El coste del seguro para un vehículo de 80 plazas es de 5.240,00 € y no los 4.600,00 € considerados en el proyecto.	Desestimada. Los costes unitarios del proyecto se consideran adecuados puesto que se trabaja sobre referencias objetivas y/o de mercado.
37	No se especifica claramente la referencia tomada para el precio del combustible y no se tiene en cuenta su evolución al alza.	Desestimada. El precio del gasoil es el oficial (Fte.: Ministerio de Fomento. Precio medio del gasoil de la provincia de València) que se tomó al inicio del proyecto, como el resto de los costes unitarios, que se revisarán cuando corresponda. Los consumos son acordes al tamaño del vehículo, su tipología y la velocidad comercial media del proyecto.
38	El coste de mantenimiento debería sere 0,21 €/Km y no 0,159 €/Km.	Desestimada. Los costes unitarios del proyecto se consideran adecuados puesto que se trabaja sobre referencias objetivas y/o de mercado.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 12		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	20 / 09 / 2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 243582
	Administración / Ente	Mancomunitat de l'Horta Sud
	Cargo	Presidencia

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Suscriben las alegaciones en los términos formulados por los ayuntamientos de los municipios de Alaquàs, Aldaia, Mislata, Paiporta y Xirivella.	Estimada parcialmente. Cada alegación es contestada de manera individualizada en el presente informe.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 13		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	21 / 09 / 2018
	Nº de Registro de Entrada	Registre General. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori Nº 22.176 / 3.000
	Administración / Ente	Associació Veïnal de les Encreullaes-Poliesportiu
	Cargo	Presidencia

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Solicitan un Bono multiviaje de Metrobús a 10,00 € y un BonoTransbordo a 11,00 €.	No ha lugar. La política tarifaria excede el ámbito del proyecto.
2	Solicitan un aumento de frecuencias de paso en las líneas L-4A (Aldaia), L-5A (Alaquàs-Quart), L-6B (Torrent) de modo que las frecuencias sean de 10 minutos en hora punta y 12 minutos el resto del día, en cada una de ellas.	Estimada parcialmente. La oferta del servicio está ajustada a la demanda potencial. En todo caso, señalar que con la introducción de los nuevos servicios alimentadores y los refuerzos que suponen la nueva línea L-4C, se produce un importante incremento de oferta de servicio para la comarca.
3	Prolongar el horario de la línea L-5A de modo que la última expedición debería de ser a las 01:00.	Desestimada. Actualmente, las últimas salidas programadas de esta línea son, de lunes a jueves, a las 22:10 desde València y a las 22:55 desde Quart de Poblet y, además, los viernes y sábados, con el horario del servicio nocturno el horario se amplía hasta las 4:30, considerándose una oferta adecuada a la demanda potencial.
4	Piden un estudio de las medidas a tomar para reducir el tiempo de viaje da las expediciones. Proponen reordenación de paradas e itinerarios, que cobre el conductor, hacer carril-bus, dar preferencia al transporte público, etc.	No ha lugar. Las medidas que se proponen exceden el ámbito del proyecto, aunque cabe considerarlas de cara a futuro para continuar mejorando la red de transporte público metropolitano.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
5	Exigir que el concesionario disponga de Plan de Igualdad de empresa.	Estimada. De acuerdo con los pliegos, el contratista cumplirá con las obligaciones aplicables en materia medioambiental, social y laboral derivadas del Derecho europeo comunitario, del Derecho nacional, de Convenios Internacionales suscritos por el Estado español y de convenios colectivos.
6	Dejar abierta la conexión con el resto del Área Metropolitana sin pasar por la capital y la inclusión de los polígonos industriales en la red de Metrobús.	Estimada. El nuevo contrato quedará abierto a posibles modificaciones de modo que se podrán introducir nuevos servicios transversales o para atender nuevas demandas específicas como los desplazamientos a polígonos industriales si se considera necesario.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 14		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	21 / 09 / 2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 246107
	Administración / Ente	AYUNTAMIENTO DE XIRIVELLA
	Cargo	Àrea d'urbanisme, infraestructures i medi ambient

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Aumento de frecuencias de paso en las paradas de todas las líneas de modo que las frecuencias máximas en hora valle sean de 12 minutos y en hora punta 10 minutos.	Estimada parcialmente. El proyecto de servicio prevé un importante incremento de oferta en el corredor, mediante la implantación de servicios lanzadera que conecten con estaciones de Metro desde los distintos municipios.
2	Prever unas paradas de regulación donde se pueda regular con efectividad las horas de paso de cada línea.	Estimada. La regulación del servicio, para el cumplimiento de horarios, se hace normalmente en las cabeceras de líneas, aunque este es un aspecto de gestión interna de las empresas que puede variar, atendiendo a las especificidades de cada explotación concreta.
3	Solicita un Bono multiviaje de Metrobús a 10,00 € y un BonoTransbordo a 11,00 €.	No ha lugar. La política tarifaria excede el ámbito del proyecto.
4	Prever un incremento de oferta en fechas de gran demanda, como Fallas, Navidad, etc.	Estimada parcialmente. Cualquier incremento de demanda puntual será debidamente atendido.
5	Creación de un órgano de participación y control mixto (Generalitat, Ayuntamientos, asociaciones, operador) para hacer el seguimiento de la explotación.	Estimada parcialmente. Desde la ATMV se seguirá la explotación del servicio de las concesiones metropolitanas, y en su seno existen diferentes órganos de participación.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
6	Dotar todas las paradas de la señalización de Metrobus o marquesina, indicándose el tiempo real de llegada del próximo autobús, y demás información de líneas.	<p>Desestimada.</p> <p>La mejora en el acondicionamiento de las paradas es responsabilidad de la Generalitat, y se llevará a cabo en fases posteriores, en la medida en que se dispongan de los recursos necesarios para implementar los programas correspondientes a tal fin.</p>
7	La última expedición de la línea L-5A debería de ser a las 01:00, puesto que es la línea principal que vertebra a las tres poblaciones.	<p>Desestimada.</p> <p>Actualmente, las últimas salidas programadas de esta línea son, de lunes a jueves, a las 22:10 desde València y a las 22:55 desde Quart de Poblet y, además, los viernes y sábados, con el horario del servicio nocturno el horario se amplía hasta las 4:30, considerándose una oferta adecuada a la demanda potencial.</p>
8	Se considera necesario dar servicio a los polígonos industriales existentes, en las horas de entrada y salida del trabajo de lunes a viernes.	<p>Desestimada.</p> <p>La implantación de servicio de transporte público a polígonos industriales, con carácter general, debe tener un tratamiento especial, separadamente del servicio regular de uso general, dadas las características específicas de este tipo de demanda, localizados en zonas apartadas de los núcleos de población, por donde van las rutas regulares, con una fuerte concentración de los viajes en horas de entrada y salida a los centros de trabajo, y una amplia dispersión de orígenes basados en casa.</p>
9	Incluir en el pliego de licitación que el concesionario disponga de plan de igualdad y planes de calidad (ISO 9000, ISO 14000, etc.).	<p>Estimada.</p> <p>De acuerdo con los pliegos, el contratista cumplirá con las obligaciones aplicables en materia medioambiental, social y laboral derivadas del Derecho europeo comunitario, del Derecho nacional, de Convenios Internacionales suscritos por el Estado español y de convenios colectivos. Además, se exigirá están en posesión de las certificaciones de calidad.</p>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
10	<p>L-4C València-Xirivella, ampliación del servicio durante todo el día, con la incorporación de otro autobús, y reducción del recorrido hasta la Av. del Cid (Parc de l'Oest) de modo que se pueda conseguir una frecuencia por debajo de los 15'.</p>	<p>Estimada parcialmente. Xirivella ya dispone del servicio de tres líneas que la conectan con València en la estación de Avinguda, con una frecuencia media combinada de 4,5 minutos. La línea L-4C se plantea como refuerzo para solucionar los problemas de falta de oferta en horas puntuales del día. Se reducirá el recorrido en València para aumentar la frecuencia de esta línea.</p>
11	<p>Cuando la habilitación de infraestructuras nuevas lo hagan posible, conexión con la estación de Faitanar mediante otra lanzadera.</p>	<p>Estimada parcialmente. Cuando la habilitación de infraestructuras lo hagan posible, se estudiará la posibilidad de implantar una lanzadera alternativa.</p>
12	<p>Creación de una comisión de estudio para la reestructuración de paradas, para mejorar frecuencias.</p>	<p>Estimada parcialmente. Desde la ATMV se seguirá la explotación del servicio de las concesiones metropolitanas, y en su seno existen diferentes órganos de participación en los que se puede tomar en consideración esta propuesta.</p>
13	<p>Crear un itinerario que conecte en horas concretas Xirivella con el Bº de la Llum, i concretamente con el C.C. Gran Túria.</p>	<p>Desestimada. La conexión con el CC Gran Túria ya es posible, mediante transbordo con EMT.</p>
14	<p>Optar de forma decidida hacia la gestión directa, 100% pública, de la prestación del servicio.</p>	<p>Desestimada. Excede el ámbito del proyecto. En todo caso, una gestión indirecta no implica que no se gestione con financiación y control público de la Administración competente.</p>

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 15		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	21 / 09 / 2018
	N.º de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 245943
	Administración / Ente	Fundación para el Desarrollo de la Movilidad de la Comunidad Valenciana
	Cargo	Representante

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Realiza objeciones sobre la integración del transporte escolar.	Desestimada. Este proyecto no se incluye transporte escolar.
2	Excesiva fragmentación de los Proyectos (impide sinergias)	Desestimada. Se ha reducido el número de contratos de más de 90 a 38, estimando éste como nivel óptimo para la explotación de los servicios de transporte en la Comunitat Valenciana.
3	Solicitan la inclusión de cuadros comparativos entre los parámetros básicos de explotación de las concesiones previas y los nuevos contratos resultantes de la integración.	Estimada. Las variaciones en los niveles de servicio entre situación actual y futura se detallan en el punto 3, en aquellos proyectos que resultan funcionalmente equivalentes a los anteriores.
4	Indican que no queda claro si el ulterior contrato que sea objeto de un procedimiento de licitación por la Administración adquirirá la naturaleza de "contratos de servicios" o de "concesión" o "concesión de servicios" en base a la normativa aplicable.	Desestimada. La naturaleza del contrato, en su caso, no es algo que deba incluirse en el Proyecto, sino que se hará patente en el momento de la licitación.
5	Sobre la obligatoriedad de publicidad del proyecto en DOUE, no es válida la de 2014 porque los Proyectos son nuevos.	Desestimada. Sí se considera válida, con las modificaciones a realizar –en su caso– según el Rgto 1370.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
6	Obligación de la GVA de notificar expresamente a los operadores afectados	<p>Desestimada.</p> <p>Al proyecto se le ha dado publicidad de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 45 de la Ley 39/2015, al existir una pluralidad de interesados. (publicación en DOGV y Web)</p>
7	Incorrecta determinación de la prórroga del contrato que no atiende a las prescripciones legales al respecto (la mitad del periodo original - 5 años- por condiciones de amortización).	<p>Desestimada.</p> <p>Se eliminará en el proyecto definitivo la posibilidad de prórrogas.</p>
8	No se justifica la reversión de los vehículos a la administración al final del contrato, y parece ser contraria al RD 1211/1990.	<p>Estimada.</p> <p>Los vehículos revertirán en el contratista. El resto de las cuestiones se determinarán en el Proyecto.</p>
9	Sobre el indebido establecimiento de tráficos coincidentes. La LOTT (art. 72) no autoriza la inclusión de tráficos coincidentes.	<p>Desestimada.</p> <p>El art. 72 de la LOTT sí permite, de manera expresa, que se autoricen tráficos coincidentes en contratos diferentes, de acuerdo con lo que reglamentariamente se regula.</p>
10	Falta diferenciar entre servicios básicos/adicionales/suplementarios. No se describen los límites y condiciones de los servicios suplementarios.	<p>Estimada.</p> <p>Se indicará que todos los servicios descritos en el Proyecto de Servicio son básicos.</p>
11	No se especifican los costes de infraestructuras (cánones, peajes...).	<p>Estimada.</p> <p>Los costes indicados se encuentran integrados en la partida de costes generales.</p>
12	La falta de una efectiva, correcta y actualizada proyección de costes supondrá, de manera evidente, importantes desviaciones de las estimaciones realizadas.	<p>Estimada.</p> <p>Las fórmulas de revisión de precios se incluirán en el Anexo I del PCAP que regirá el contrato conforme a lo establecido en la LCSP. No obstante, también se incluyen en el proyecto definitivo las fórmulas de revisión de precios.</p>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
13	El Proyecto no describe todos los medios técnicos y demás requisitos de carácter laboral y organizativo que se consideren imprescindibles para la prestación del servicio	Estimada. El proyecto fija el nivel de servicio requerido por la Administración y cuantifica los medios precisos. Se ha incluido un nuevo apartado sobre medios personales.
14	No queda claro si hay o no subrogación del material móvil.	Estimada. Las condiciones del material móvil quedarán definidas en el Proyecto.
15	Subrogación de personal: falta personal y categorías a subrogar.	Estimada. Se subrogará todo el personal que tenga derecho según la normativa; en los pliegos de licitación se indicará la información requerida relativa a la subrogación que exige la normativa sectorial y la jurisprudencia existente.
16	Cálculos para el equilibrio concesional en relación a la prórroga, la previsión de inicio del contrato y las proyecciones durante la vigencia del contrato.	Desestimada. El equilibrio del contrato se ha calculado sobre la base del plazo del contrato (10 años), sin posibilidad de prórrogas. El inicio del contrato dependerá del procedimiento de licitación. Los licitadores deberán realizar su propio ejercicio de análisis de la demanda y para cubrir la evolución de los costes se incluirán en el pliego fórmulas de revisión de precios conforme a lo establecido en el LCSP.
17	Ausencia de compensación del régimen tarifario relativos a los títulos coordinados.	Desestimada. No existe compensación por el uso de títulos sino una aportación que equilibra la explotación.
18	Porcentajes de gastos generales y beneficio industrial.	Desestimada. La normativa de aplicación no obliga a ningún porcentaje concreto; basta con que sea razonable, como así se estima.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
19	Uso exclusivo de los vehículos (no se menciona)	<p>Estimada.</p> <p>La exclusividad quedará reflejada, en su caso, en el proyecto definitivo.</p>
20	Régimen de coordinación. Regulación de coincidencias con otros servicios coincidentes. No se indican las prohibiciones de tráfico.	<p>Desestimada.</p> <p>Las prohibiciones de tráfico están especificadas en la matriz de tráfico del proyecto expuesto a información pública.</p>
21	El proyecto debería indicar si es posible la subcontratación de servicios	<p>Desestimada.</p> <p>Es una cuestión jurídica que se regulará en los pliegos de licitación, no hay obligación legal de hacerlo en el Proyecto.</p>
22	Mantenimiento de marquesinas y paradas (falta de competencia de la Consejería)	<p>Estimada.</p> <p>La obligación del operador alcanza al mantenimiento de la información en las paradas de carácter interurbano.</p>
23	Determinan que el proyecto impone unos requisitos de calidad ajenos a las prescripciones de la Ley de Movilidad, que refieren en exclusiva al ámbito "urbano".	<p>Desestimada.</p> <p>La LCSP obliga en la contratación pública, para conseguir el objetivo de una mejor calidad-precio, a incluir aspectos cualitativos, medioambientales, sociales e innovadores vinculados al objeto del contrato, para obtener servicios de gran calidad. Estos niveles los decide la administración contratante.</p>
24	Consecuencia jurídica: nulidad o anulabilidad del Proyecto.	<p>Desestimada.</p> <p>El periodo de información pública no es el momento oportuno para invalidar el Proyecto inicial.</p>

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 16		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	30 / 07 / 2018
	N.º de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 184351
	Administración / Ente	Unión Valenciana de Transportistas de Viajeros en Autocar (UVATRA)
	Cargo	Presidencia

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Sobre la obligatoriedad de publicidad del proyecto en DOUE, no es válida la de 2014 porque los Proyectos son nuevos.	Desestimada. Sí se considera válida, con las modificaciones a realizar –en su caso– según el Rgto. 1370.
2	No se ha tenido en cuenta la subrogación del personal conductor de las líneas especiales (escolar) ni otro personal.	Estimada. Se subrogará todo el personal que tenga derecho según la normativa; en los pliegos de licitación se indicará la información requerida relativa a la subrogación que exige la normativa sectorial y la jurisprudencia existente.
3	No queda claro si hay o no subrogación del material móvil.	Estimada. Las condiciones del material móvil quedarán definidas en el Proyecto.
4	Solicitan una mayor información en cuanto a las instalaciones fijas precisas y su valoración en la oferta.	Estimada parcialmente. Las instalaciones fijas precisas se indican en el proyecto; su repercusión a costes se considera incluida en los gastos generales de la explotación.
5	La obligación de mantenimiento de las paradas es de los titulares de la vía. Estiman complicado valorar económicamente esta tarea.	Estimada. La obligación del operador alcanza al mantenimiento de la información en las paradas de carácter interurbano.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
6	Indeterminación en los criterios de la edad máxima de los vehículos.	Estimada. Las condiciones del material móvil quedarán definidas en el Proyecto.
7	Infravaloración del precio de los autobuses de 50 plazas adaptados.	Desestimada. El coste de los vehículos resulta razonable en base la información proporcionada por el fabricante.

Resumen

Tras el análisis de las alegaciones recibidas se desprenden los siguientes resultados agregados:

	Nº de escritos de alegaciones	Alegaciones				
		Recibidas	Estimadas	Estimadas parcialmente	Desestimadas	No ha lugar
Total	16	168	57	33	71	7