

***Informe de alegaciones al proyecto CV-103,
Valencia Metropolitana Nord-Oest***

València, a 27 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-103, Valencia Metropolitana Nord-Oest** sometiénolo a información pública, por Resolución de fecha 19 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 27 de julio 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 19 tipos de escritos de alegaciones de entidades de distinta naturaleza:

Remitente	Nº de escritos de alegaciones	Alegaciones
Ayuntamientos y Mancomunidades	7	47
Particulares y usuarios	7	40
Entidades	3	53
Empresas	2	57
Sindicatos	-	-
Total	19	197

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	09 / 08 / 2018
	N.º de Registro de Entrada	Registre General. Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori Nº 20.117 / 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 2		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	14 / 09 / 2018
	N.º de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 237650
	Administración / Ente	AYUNTAMIENTO DE LA POBLA DE VALLBONA
	Cargo	Alcaldía

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	La línea L-5, València-CC el Osito, debería tener su final de recorrido en la Pl. Vicente Alba de La Pobla de Vallbona, mejorando la accesibilidad de La Pobla con El Osito, l'Eliana y San Antonio, a la vez que mejoran las frecuencias con València.	Estimada parcialmente. El elevado rodeo que realiza la línea L-5 por l'Eliana, y el tiempo que emplea en ello, impide poder considerar esta línea como una opción para la relación de La Pobla con València. La conexión de La Pobla con el CC El Osito se mejorará modificando el recorrido propuesto para la L-4, para que pase por C/ Tuéjar, como viene haciendo en la actualidad, lo que permitirá el transbordo con la L-5, para la conexión de La Pobla con l'Eliana y San Antonio.
2	La línea L-7B, Vilamarxant-Benaguasil-Benisanó-Llíria, que llega al Hospital, debería circular también por la Pobla de Vallbona: Vilamarxant – Benaguasil - La Pobla – Benisanó - Llíria.	Estimada. El recorrido de la L-7B se modificará para incorporar a La Pobla de Vallbona en su recorrido.
3	Introducir el transporte nocturno en nuestras líneas, como en el resto del Área Metropolitana.	Estimada. Se creará un nuevo servicio nocturno en la comarca, complementario al servicio de Metrovalencia para ampliar el servicio nocturno del Metro hasta las 5:30.
4	Prolongar el horario de las rutas, haciéndolo coincidir con las salidas nocturnas de las universidades.	Estimada. La línea de Llíria ampliara su horario hasta las 22:45, salida de València, para atender las posibles demandas de las últimas franjas horarias del día.
5	Reducción de precios del tte. Público, cambio de zona tarifaria.	No ha lugar. La política tarifaria es un aspecto que excede el ámbito del proyecto.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
6	Frecuencias insuficientes para el usuario, potenciar entradas y salidas de trabajo y estudio.	Estimada parcialmente. La oferta se ha programado de acuerdo con la demanda potencial.
7	Coordinación con el transporte municipal.	Desestimada. La coordinación física entre el servicio urbano y el metropolitano puede hacerse en las paradas habilitadas que utiliza el servicio metropolitano. La coordinación tarifaria entre ambos servicios es un aspecto que excede el ámbito del proyecto.
8	Vertebración de las poblaciones de una misma comarca.	Estimada. La modificación de la línea L-7B, incluyendo a La Pobla de Vallbona, contribuye a una mayor vertebración de los municipios de la comarca.
9	Mejoras en el Metro: en las instalaciones del apeadero de La Pobla (seguridad, parking, etc. y aproximación de la parada al centro de la ciudad), construcción de un parquin en la parada de Torre del Virrei, cambio de zona tarifaria.	No ha lugar. La gestión del servicio de Metro y las posibles actuaciones en infraestructuras que se solicitan en dicho modo de transporte exceden el ámbito de este proyecto de servicio de autobús metropolitano.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 3		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	18 / 09 / 2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 240742
	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	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)
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).	Desestimada. Se eliminará en el proyecto definitivo la posibilidad de prórrogas.
8	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.
9	Falta diferenciar entre servicios básicos/adicionales/suplementarios. No se describen los límites y condiciones de los servicios suplementarios.	Estimada. Se indicará que todos los servicios descritos en el Proyecto de Servicio son básicos.
10	No se especifican los costes de infraestructuras (cánones, peajes...).	Estimada. Los costes indicados se encuentran integrados en la partida de costes generales.
11	La falta de una efectiva, correcta y actualizada proyección de costes supondrá, de manera evidente, importantes desviaciones de las estimaciones realizadas.	Estimada. 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.
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	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.

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 4		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	19 / 09 / 2018
	N.º de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 243108
	Administración / Ente	Entidad de Conservación de València Parc Tecnològic
	Cargo	Presidente

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	En horario de invierno, de lunes a viernes, es necesario reforzar la franja de 7:30-8:00 a 9:00, y por la tarde, de las 17:30 a las 19:30. Téngase en cuenta, además, que muchos de los autobuses no entran al Parc Tecnològic, sino que sólo pasan por C/ Juan de la Cierva.	Desestimada. Se ha creado una nueva línea Empalme-Dr. Moliner, que refuerza el servicio al Parque Tecnològic y, aunque solamente sea de manera parcial, por no entrar dentro del mismo parque, se considera que con ello se evitará los posibles problemas de capacidad que pueda haber.
2	Las expediciones que se indica que mejoran la oferta del Parc Tecnològic (de 5/8 a 10/13) pasan por Juan de la Cierva, y a horarios que no son de las franjas de entrada o salida del Parque.	Desestimada. La línea Empalme - Dr. Moliner refuerza el servicio para la parte de Juan de la Cierva, con una expedición por las mañanas desde Empalme, y vueltas a mediodía (15:30), tarde (18:30) y noche (22:30).
3	En los horarios de agosto, han eliminado los autobuses de la mañana que actualmente pasan por el Parc Tecnològic. Deberían mantenerse, e incluso aumentarse.	Estimada. En agosto se mantiene como en la actualidad, ha sido un error del proyecto que se modificará.
4	Solicitan aclaración sobre el mantenimiento de las paradas.	Estimada. La colocación de marquesinas corresponde al titular de la vía. La obligación de mantenimiento para la empresa concesionaria alcanza al mantenimiento de la información en los postes de parada de carácter interurbano.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
5	Solicitan abaratar el importe del Bono Transbordo de Zona AB o el específico para el Parc Tecnològic de AB.	No ha lugar. La política tarifaria es un aspecto que excede el ámbito del proyecto, aunque en cualquier momento es susceptible de modificarse por parte de la Generalitat.

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 / 243346
	Administración / Ente	Partido Mas Camarena
	Cargo	Presidente

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	La L-2 (L-131) debe llegar desde València a Bétera, pasando por Mas Camarena y Torre en Conill con una frecuencia de 20' en hora punta y 30' en hora valle: 30 servicios diarios en laborables. En sábados y domingos, al menos una expedición por hora (14). Evitar la contratación privada de la línea actual L-135.	Desestimada. No hay necesidad de prolongar la línea L-2 hasta Bétera, dado que ésta ya dispone del servicio de FGV. La conexión entre Bétera y sus urbanizaciones es una competencia municipal. El incremento de oferta en un 50% en laborables y en un 500% los fines de semana para esta línea no se justifica en atención a la demanda del servicio. La comunidad de propietarios de Torre en Conill puede continuar realizando la contratación privada de oferta adicional a la del contrato.
2	Podría fusionarse la L-8 (Dc. Moliner) con la L-2, pero manteniendo los 30 viajes diarios de València a Bétera.	Desestimada. No hay necesidad de fusionar dos líneas que atienden dos demandas diferentes.
3	Tanto la L-8 como la L-2 deberían parar en Mas del Rosari, lo que desviaría el trazado sólo 250 mt. No estaría mal una lanzadera de Mas del Rosari a Mas Camarena/Torre en Conill.	Desestimada. Desviarse a Mas del Rosari supone una penalización para los usuarios que continúan hacia València que, por el diferencial de velocidad comercial entre modos, son prácticamente la totalidad. Por ello, además, se descarta la alternativa que se plantea de un servicio lanzadera hasta dicha parada. Téngase en cuenta además que, en cualquier caso, la distancia desde la línea de autobús y la parada del tranvía no es muy grande, para los usuarios que deseen realizar el transbordo por acudir a un destino diferente.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
4	La L-1 (L-130) proponen que cambie su recorrido en el sentido Parc Tecnològic-FGV, para pasar por la Rotonda de Mas Camarena, para aproximarse a la urbanización. Esto aumentaría, para algunos vecinos de Mas Camarena, de 14 expediciones al día a 22.	<p>Desestimada.</p> <p>La L-1 atiende específicamente al Parc Tecnològic, su finalidad no es atender la urbanización Mas Camarena, que ya es atendida por la L-2.</p>
5	La antigüedad de los vehículos y su conservación, son francamente mejorables.	<p>Estimada.</p> <p>En los nuevos contratos se renovará todo el material móvil.</p>
6	Cabría ampliar la franja horaria del servicio de la línea L-2 (L-131); empezar antes y acabar, al menos, a las 23:00.	<p>Estimada.</p> <p>El servicio se inicia, desde Mas Camarena, a las 7:20, llegando a València a las 7:45, lo que, en principio, parece un horario adecuado, aunque se adelantará 15 minutos más. En cuanto a la ampliación del horario por la noche, se introducirá una expedición más por sentido.</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 / 243457
	Administración / Ente	Partido Torre En Conill
	Cargo	Grupo Político Municipal

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	La L-2 (L-131) debe llegar desde València a Bétera, pasando por Mas Camarena y Torre en Conill con una frecuencia de 20' en hora punta y 30' en hora valle: 30 servicios diarios en laborables. En sábados y domingos, al menos una expedición por hora (14). Evitar la contratación privada de la línea actual L-135.	Desestimada. No hay necesidad de prolongar la línea L-2 hasta Bétera, dado que ésta ya dispone del servicio de FGV. La conexión entre Bétera y sus urbanizaciones es una competencia municipal. El incremento de oferta en un 50% en laborables y en un 500% los fines de semana para esta línea no se justifica en atención a la demanda del servicio. La comunidad de propietarios de Torre en Conill puede continuar realizando la contratación privada de oferta adicional a la del contrato.
2	Podría fusionarse la L-8 (Dc. Moliner) con la L-2, pero manteniendo los 30 viajes diarios de València a Bétera.	Desestimada. No hay necesidad de fusionar dos líneas que atienden dos demandas diferentes.
3	Tanto la L-8 como la L-2 deberían parar en Mas del Rosari, lo que desviaría el trazado sólo 250 mt. No estaría mal una lanzadera de Mas del Rosari a Mas Camarena/Torre en Conill.	Desestimada. Desviarse a Mas del Rosari supone una penalización para los usuarios que continúan hacia València que, por el diferencial de velocidad comercial entre modos, son prácticamente la totalidad. Por ello, además, se descarta la alternativa que se plantea de un servicio lanzadera hasta dicha parada. Téngase en cuenta además que, en cualquier caso, la distancia desde la línea de autobús y la parada del tranvía no es muy grande, para los usuarios que deseen realizar el transbordo por acudir a un destino diferente.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
4	La L-1 (L-130) proponen que cambie su recorrido en el sentido Parc Tecnològic-FGV, para pasar por la Rotonda de Mas Camarena, para aproximarse a la urbanización. Esto aumentaría, para algunos vecinos de Mas Camarena, de 14 expediciones al día a 22.	<p>Desestimada.</p> <p>La L-1 atiende específicamente al Parc Tecnològic, su finalidad no es atender la urbanización Mas Camarena, que ya es atendida por la L-2.</p>
5	La antigüedad de los vehículos y su conservación, son francamente mejorables.	<p>Estimada.</p> <p>En los nuevos contratos se renovará todo el material móvil.</p>
6	Cabría ampliar la franja horaria del servicio de la línea L-2 (L-131); empezar antes y acabar, al menos, a las 23:00.	<p>Estimada.</p> <p>El servicio se inicia, desde Mas Camarena, a las 7:20, llegando a València a las 7:45, lo que, en principio, parece un horario adecuado, aunque se adelantará 15 minutos más. En cuanto a la ampliación del horario por la noche, se introducirá una expedición más por sentido.</p>

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 7		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	20 / 09 / 2018
	N.º de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 243903
	Administración / Ente	Asociación de Propietarios Mas Camarena
	Cargo	Presidencia

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	La L-2 (L-131) debe llegar desde València a Bétera, pasando por Mas Camarena y Torre en Conill con una frecuencia de 20' en hora punta y 30' en hora valle: 30 servicios diarios en laborables. En sábados y domingos, al menos una expedición por hora (14). Evitar la contratación privada de la línea actual L-135.	Desestimada. No hay necesidad de prolongar la línea L-2 hasta Bétera, dado que ésta ya dispone del servicio de FGV. La conexión entre Bétera y sus urbanizaciones es una competencia municipal. El incremento de oferta en un 50% en laborables y en un 500% los fines de semana para esta línea no se justifica en atención a la demanda del servicio. La comunidad de propietarios de Torre en Conill puede continuar realizando la contratación privada de oferta adicional a la del contrato.
2	Podría fusionarse la L-8 (Dc. Moliner) con la L-2, pero manteniendo los 30 viajes diarios de València a Bétera.	Desestimada. No hay necesidad de fusionar dos líneas que atienden dos demandas diferentes.
3	Tanto la L-8 como la L-2 deberían parar en Mas del Rosari, lo que desviaría el trazado sólo 250 mt. No estaría mal una lanzadera de Mas del Rosari a Mas Camarena/Torre en Conill.	Desestimada. Desviarse a Mas del Rosari supone una penalización para los usuarios que continúan hacia València que, por el diferencial de velocidad comercial entre modos, son prácticamente la totalidad. Por ello, además, se descarta la alternativa que se plantea de un servicio lanzadera hasta dicha parada. Téngase en cuenta además que, en cualquier caso, la distancia desde la línea de autobús y la parada del tranvía no es muy grande, para los usuarios que deseen realizar el transbordo por acudir a un destino diferente.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
4	La L-1 (L-130) proponen que cambie su recorrido en el sentido Parc Tecnològic-FGV, para pasar por la Rotonda de Mas Camarena, para aproximarse a la urbanización. Esto aumentaría, para algunos vecinos de Mas Camarena, de 14 expediciones al día a 22.	<p>Desestimada.</p> <p>La L-1 atiende específicamente al Parc Tecnològic, su finalidad no es atender la urbanización Mas Camarena, que ya es atendida por la L-2.</p>
5	La antigüedad de los vehículos y su conservación, son francamente mejorables.	<p>Estimada.</p> <p>En los nuevos contratos se renovará todo el material móvil.</p>
6	Cabría ampliar la franja horaria del servicio de la línea L-2 (L-131); empezar antes y acabar, al menos, a las 23:00.	<p>Estimada.</p> <p>El servicio se inicia, desde Mas Camarena, a las 7:20, llegando a València a las 7:45, lo que, en principio, parece un horario adecuado, aunque se adelantará 15 minutos más. En cuanto a la ampliación del horario por la noche, se introducirá una expedición más por sentido.</p>

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 8		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	21 / 09 / 2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro PROP Nº 29.746
	Administración / Ente	Comunidad de Propietarios Torre en Conill UE-1
	Cargo	Administrador

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	La L-2 (L-131) debe llegar desde València a Bétera, pasando por Mas Camarena y Torre en Conill con una frecuencia de 20' en hora punta y 30' en hora valle: 30 servicios diarios en laborables. En sábados y domingos, al menos una expedición por hora (14). Evitar la contratación privada de la línea actual L-135.	Desestimada. No hay necesidad de prolongar la línea L-2 hasta Bétera, dado que ésta ya dispone del servicio de FGV. La conexión entre Bétera y sus urbanizaciones es una competencia municipal. El incremento de oferta en un 50% en laborables y en un 500% los fines de semana para esta línea no se justifica en atención a la demanda del servicio. La comunidad de propietarios de Torre en Conill puede continuar realizando la contratación privada de oferta adicional a la del contrato.
2	Podría fusionarse la L-8 (Dc. Moliner) con la L-2, pero manteniendo los 30 viajes diarios de València a Bétera.	Desestimada. No hay necesidad de fusionar dos líneas que atienden dos demandas diferentes.
3	Tanto la L-8 como la L-2 deberían parar en Mas del Rosari, lo que desviaría el trazado sólo 250 mt. No estaría mal una lanzadera de Mas del Rosari a Mas Camarena/Torre en Conill.	Desestimada. Desviarse a Mas del Rosari supone una penalización para los usuarios que continúan hacia València que, por el diferencial de velocidad comercial entre modos, son prácticamente la totalidad. Por ello, además, se descarta la alternativa que se plantea de un servicio lanzadera hasta dicha parada. Téngase en cuenta además que, en cualquier caso, la distancia desde la línea de autobús y la parada del tranvía no es muy grande, para los usuarios que deseen realizar el transbordo por acudir a un destino diferente.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
4	La L-1 (L-130) proponen que cambie su recorrido en el sentido Parc Tecnològic-FGV, para pasar por la Rotonda de Mas Camarena, para aproximarse a la urbanización. Esto aumentaría, para algunos vecinos de Mas Camarena, de 14 expediciones al día a 22.	<p>Desestimada.</p> <p>La L-1 atiende específicamente al Parc Tecnològic, su finalidad no es atender la urbanización Mas Camarena, que ya es atendida por la L-2.</p>
5	La antigüedad de los vehículos y su conservación, son francamente mejorables.	<p>Estimada.</p> <p>En los nuevos contratos se renovará todo el material móvil.</p>
6	Cabría ampliar la franja horaria del servicio de la línea L-2 (L-131); empezar antes y acabar, al menos, a las 23:00.	<p>Estimada.</p> <p>El servicio se inicia, desde Mas Camarena, a las 7:20, llegando a València a las 7:45, lo que, en principio, parece un horario adecuado, aunque se adelantará 15 minutos más. En cuanto a la ampliación del horario por la noche, se introducirá una expedición más por sentido.</p>

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 9		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	21 / 09 / 2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático ORVE / Nº Rg.: O00010548_18_0001130
	Administración / Ente	Ajuntament de Bétera
	Cargo	Alcaldía

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	La L-1 (L-130) proponen que cambie su recorrido en el sentido Parc Tecnològic-FGV, para pasar por la Rotonda de Mas Camarena, para aproximarse a la urbanización.	Desestimada. La L-1 atiende específicamente al Parc Tecnològic, su objetivo no es atender la urbanización Mas Camarena, que ya es atendida por la L-2.
2	La parada actual de la línea hacia València, para a sólo 250 mt. de Mas del Rosari. Se considera interesante la posibilidad de acercar ambas líneas para permitir el intercambio modal.	Desestimada. Desviarse a Mas del Rosari supone una penalización para los usuarios que continúan hacia València que, por el diferencial de velocidad comercial entre modos, son prácticamente la totalidad. Por ello, además, se descarta la alternativa que se plantea de un servicio lanzadera hasta dicha parada. Téngase en cuenta además que, en cualquier caso, la distancia desde la línea de autobús y la parada del tranvía no es muy grande, para los usuarios que deseen realizar el transbordo por acudir a un destino diferente.
3	La L-8 Empalme - Dr. Moliner, las 5 expediciones de ida y vuelta se consideran insuficientes para dar cobertura a los futuros habitantes de la zona sur de Bétera por donde pasa la línea. El servicio para el hospital cabría ampliarlo a los fines de semana, lo que daría servicio además a Heron City. La línea podría cambiar su recorrido en Bétera para aproximar a los usuarios de la zona sur al Centro de Salud.	Estimada parcialmente. El servicio propuesto se podrá ampliar en el futuro, cuando la demanda de la línea así lo justifique. No se ha detectado en los fines de semana una demanda significativa que justifique la ampliación de horarios. El recorrido en el casco urbano de Bétera se modificará para aproximarse al Centro de Salud.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
4	Se considera insuficiente la oferta de fines de semana de la línea Bétera-Serra para los potenciales usuarios de València que quieran ir a la Serra Calderona.	<p>Desestimada.</p> <p>Los desplazamientos por motivos de ocio a ámbitos rurales se producen de manera puntual, debiéndose plantear por ello un transporte colectivo alternativo al transporte regular, cuyo objetivo es atender elevadas demandas de carácter regular. En este sentido, la oferta actual se considera que resulta suficiente para atender las demandas de transporte en fines de semana.</p>
5	Creación de una nueva línea L-8B, entre la urbanización de La Masía (sin llegar al Hospital Dr. Moliner) y Empalme.	<p>Desestimada.</p> <p>La demanda específica de la Urb. La Masía no justifica un incremento de oferta de la línea L-8.</p>
6	Incorporación a la concesión de una nueva línea que discorra entre Olocau y Bétera por la CV-333, para dar servicio a 5 urbanizaciones.	<p>Desestimada.</p> <p>El servicio entre las urbanizaciones y el casco urbano principal del municipio es de competencia municipal.</p>

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 10		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	21 / 09 / 2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático ORVE / Nº Rg.: 000013987_18_0000744
	Administración / Ente	Ajuntament de l'Eliana
	Cargo	Secretaría

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	En las líneas 4A y 4B se indica que se han modificado las paradas, pasándolas a la CV-35, por lo que solicitan que se respete el actual trazado por la C/ Tuéjar, que permite las paradas dentro del casco urbano y el entorno del Centro Comercial.	Estimada. Es un error en el trazado que se corregirá.
2	Informan en la C/ Papa Juan XXIII se ha pasado de doble sentido a sentido único, por lo que en la línea L-5, el sentido hacia València tendrá que ser ahora bien por C/ Bonaire hasta Corts Valencianes y Av. Alcalde Enrique Daries, o por C/ El Cid, C/ Colón y C/ Arniches para conectar con Av. Delicias.	Estimada. Se modificará el recorrido de la línea, de modo que vaya y vuelva por la Av. de les Delícies y Av. de Les Corts Valencianes, tal como viene haciendo actualmente.
3	En relación con las líneas L-4 y L-5 solicitan: incremento de horarios en diurno pero fundamentalmente en nocturno y también en fines de semana por motivos de ocio y comerciales, ampliación del recorrido para dar mayor cobertura a la población, conexión con las 5 paradas de Metro que atienden el municipio, marquesinas e información en paradas, Vehículos eléctricos y/o híbridos, vehículos adaptados, billetes urbanos (más baratos) e interurbanos con descuentos por colectivos y temporales, transporte a la demanda para zonas no cubiertas por los recorridos de las líneas.	Desestimada. La oferta se ajusta a la demanda; aumentar el índice de rodeo de las líneas actuales redundaría en un aumento del tiempo de viaje lo que desincentiva el uso del transporte público. Dada la urbanización extensiva de l'Eliana, se debería implantar un servicio urbano que diera esa mayor cobertura a la población y realizara los servicios alimentadores a las estaciones de Metro, pudiendo establecer títulos económicos y con descuentos. En todo caso, indicar que el horario de la línea L-4 se ampliará por las noches y se creará un servicio nocturno para los fines de semana, complementario al servicio de Metrovalencia.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 11		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	21 / 09 / 2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 246099
	Administración / Ente	AYUNTAMIENTO DE LLÍRIA
	Cargo	Alcaldía
Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	En las líneas 4A y 4B se indica que se han modificado las paradas, pasándolas a la CV-35, por lo que solicitan que se respete el actual trazado por la C/ Tuéjar, que permite las paradas dentro del casco urbano y el entorno del Centro Comercial.	Estimada. Es un error en el trazado que se modificará.
2	Debe ampliarse el horario nocturno de la L-4, especialmente en viernes y sábado por la noche, con una expedición extra que debe coordinarse con el horario de la Línea 2 de Metro, a partir de cuando ya no hay servicio.	Estimada. El horario de la línea L-4 se ampliará por las noches y se creará un servicio nocturno para los fines de semana, complementario al servicio de Metrovalencia.
3	Las 10 expediciones por sentido de la línea L-7B se presentan como insuficientes para cumplir los objetivos de vertebración comarcal.	Desestimada. La oferta planteada se considera suficiente para atender la potencial movilidad entre los municipios de la comarca.
4	La falta de servicio en la L-7B durante los fines de semana impide promover el uso turístico del transporte público, por lo que se solicita se amplíe el servicio a sábados y domingos, lo que daría servicio también para el Hospital, que con la propuesta queda totalmente interrumpido.	Estimada. El servicio se ampliará a los fines de semana, con dos expediciones por sentido cada día.
5	En la línea L-7B, incorporar una expedición extra más tarde de las 19:45 para dar servicio al Hospital de Lliria en cada sentido.	Estimada parcialmente. Se modificarán los horarios, de modo que la última salida hacia el Hospital será a las 21:15 desde Vilamarxant y la vuelta a las 22:00 horas.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 12		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	21 / 09 / 2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 245566
	Administración / Ente	AJUNTAMENT DE VILAMARXANT
	Cargo	Alcaldía
Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	En relación con la L-7A, Vilamarxant - Ribarroja, solicitan correspondencia total con la línea L-9 de Metro, lo que supone 4 expediciones más por sentido en laborables, 16 más por sentido los sábados y 17 más por sentido los domingos y festivos.	Desestimada. La oferta planteada se considera suficiente para atender la demanda potencial de Vilamarxant.
2	En la línea L-7B, Incorporar una expedición extra más tarde de las 19:45 para dar servicio al Hospital de Llíria en cada sentido. En concreto, salida de Vilamarxant a las 20:15 y vuelta de Llíria a las 20:45.	Estimada parcialmente. Se modificarán los horarios, de modo que la última salida hacia el Hospital será a las 21:15 desde Vilamarxant y la vuelta a las 22:00 horas.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 13		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	21 / 09 / 2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 246347
	Administración / Ente	C.F.G. (interesado)
	Cargo	Ciudadano
Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Considera que lo más lógico sería que la línea Llíria - Riba-roja tuviera sus paradas, al pasar por Benaguasil, junto al Metro.	Desestimada. La línea no es un servicio lanzadera; ir a buscar el Metro supone callejear y elevar el índice de rodeo, aumentando el tiempo de viaje, lo que resulta disuasorio para el usuario.
2	Entiende que debería mantenerse la ruta directa del autobús de Vilamarxant con València, tal como se hace con las líneas de Paterna, Llíria, l'Eliana, etc., al tiempo que se complementan con el transporte de metro de FGV.	Desestimada. El servicio de Metro no se considera complementario sino principal. Los municipios citados presentan una mayor población y movilidad con València, por lo que, a pesar de disponer del servicio de Metro presentan una elevada demanda de viajeros en las líneas de autobús. La menor población, y la menor relación de Vilamarxant con València no justifican el mantenimiento de los dos servicios.

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 / 245552
	Administración / Ente	Agrupación Ciutadans Vilamarxant
	Cargo	Representante
Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Modificar los días laborables de lunes a viernes del período considerado como no lectivo, dado que en 20 días más al año que no son lectivos Metro presta el mismo servicio que en lectivos.	Estimada. Es un error que se modificará.
2	Solicitan la inclusión de la propuesta de la coordinación (en el punto 8 del proyecto) de la coordinación de horarios en la parada de Riba-roja entre la L-9 de Metro y la L-7A, para asegurar que las salidas y llegadas de ambos modos coincidirán.	Estimada. Se incorporará la referencia.
3	En relación con la L-7A, Vilamarxant - Riba-roja, solicitan correspondencia total con la línea L-9 de Metro, lo que supone 4 expediciones más por sentido en laborables, 16 más por sentido los sábados y 17 más por sentido los domingos y festivos. En caso de no aceptarse la ampliación de horarios los fines de semana, solicitan se incorpore al pliego la posibilidad que la empresa concesionaria y el ayuntamiento puedan realizar las acciones para llegar a acuerdos.	Desestimada. La oferta planteada se considera suficiente para atender la demanda potencial de Vilamarxant, en todo caso, siempre existe la posibilidad de implementar un convenio o contrato-programa en el que el Ayuntamiento tome parte, para aumentar la oferta de la concesión.
4	Solicitan que el recorrido de la línea 7A sea por la circunvalación de Riba-roja, para asegurar los horarios de prestación, y que la estación su utilice como centro de interconexión con el servicio urbano de Riba-roja.	Desestimada. Se considera que con el recorrido planteado se asegura el cumplimiento de los horarios de Metro y, además, se posibilita la relación entre los núcleos de población de Vilamarxant y Riba-roja.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
5	Introducir una parada nueva en la línea 7A, prolongando el recorrido por Vilamarxant, para dar mayor cobertura a su población.	<p>Desestimada.</p> <p>La ampliación del recorrido obliga a tener que llegar hasta la rotonda norte para dar la vuelta, tal como se recoge en el mapa de la alegación, lo que supone una ampliación de aproximadamente 1,4 Km. y 5 minutos, lo que dificulta el cumplimiento de horarios.</p>
6	En relación con la línea L-7B, solicitan modificar el horario para que sea fijo (cada 2 horas) y con una mayor amplitud horaria. La propuesta supone reducir de 10 expediciones del proyecto a 8 diarias por sentido, pero solicitan que se amplíe a los fines de semana.	<p>Estimada parcialmente.</p> <p>Se modificarán los horarios dando una mayor amplitud horaria de servicio, pero se mantendrá el mismo número de expediciones diarias (10 por sentido). Además, el servicio se ampliará a los fines de semana con dos expediciones diarias por sentido.</p>
7	Solicitan un bono-10 de zona C, a un precio de 10,00 €, que sea compatible con el Bonometro, y que se pueda cargar en una tarjeta ciudadana de Vilamarxant.	<p>No ha lugar.</p> <p>La política tarifaria excede el ámbito del proyecto.</p>
8	Solicitan la propiedad de la tarjeta Marxantbus para el Ayuntamiento, que la emitirá y será compatible con los títulos de FGV, EIGE y el Bono-10 de zona C, que deberá poder ser utilizada como Tarjeta Ciudadana para que los comercios del municipio puedan utilizar los dos monederos y el resto de las capacidades de la Tarjeta.	<p>No ha lugar.</p> <p>La política tarifaria, así como los soportes físicos que la hacen posible, excede el ámbito del proyecto.</p>
9	Solicitan la ampliación de Bonotransbordo al ámbito ABC, BC y ABCD, con posibilidad de varios transbordos.	<p>No ha lugar.</p> <p>La política tarifaria excede el ámbito del proyecto.</p>

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 15		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	21 / 09 / 2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 245115
	Administración / Ente	EDETANIA BUS SA
	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.	Desestimada. La normativa de aplicación no obliga a ningún porcentaje concreto; basta con que sea razonable, como así se estima.
8	No existen en el proyecto referencias claras y específicas a qué tarifa concesional será de aplicación.	Estimada. 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.
9	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.
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.	Desestimada. La jornada laboral diaria y anual es la pactada en el convenio provincial
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.	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.
12	Falta diferenciar entre servicios básicos/adicionales/suplementarios. No se describen los límites y condiciones de los servicios suplementarios.	Estimada. Se indicará que todos los servicios descritos en el Proyecto de Servicio son básicos.
13	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
14	Solicita que el proyecto base recoja todos los tráficos interurbanos y no permita que otro operador (aunque sea público) no pase por los preceptivos concursos públicos para obtenerlos.	Desestimada. El proyecto base recoge los tráficos interurbanos que se ha considerado conveniente incluir desde una visión general de la planificación del sistema de transportes metropolitano.
15	Solicita expresamente se explique la coetilla "tráficos compartidos", y que el tráfico Terramelar-València no sea tráfico compartido, sino exclusivo como el resto de los tráficos de la concesión.	Desestimada. "Tráficos compartidos" significa que no están autorizados con exclusividad, y que por lo tanto puede haber otros operadores también autorizados a realizar dichos tráficos. En concreto, el tráfico Terramelar-València, desde una visión general de la planificación del sistema de transportes metropolitano se considera conveniente que sea compartido.
16	Solicitan que todas las líneas tengan su cabecera en Plaza Espanya, porque hay sitio para regular sin entorpecer a nadie y porque así lo demandan los usuarios.	Estimada parcialmente. Se mantendrán los recorridos y las paradas actuales en la ciudad de València.
17	Solicitan aclaración sobre el itinerario de la línea L-2C, por qué no coincide con el plano de línea.	Estimada. La denominación de la línea en el apartado de Itinerarios es incorrecta y se corregirá. La descripción del itinerario y el itinerario representado en el mapa son correctos.
18	Solicitan que el recorrido de las líneas L-4a y L-4b mantengan el recorrido actual realizando la parada actual del C.C. el Osito.	Estimada. Se corregirá el recorrido y se mantendrá el actual para realizar dicha parada.
19	Plantean que la línea L-4b, que llega hasta Gestalgar, pase por el Hospital, a fin de dar el acceso directo a los usuarios de Gestalgar, Bugarra y Pedralba.	Estimada. Se modificará el recorrido de la línea L-4b para conectar directamente los municipios de Gestalgar, Bugarra y Pedralba con el Hospital de Lliria.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
20	Solicitan que la línea L-5 (l'Elia) prolongue su recorrido hasta La Pobla de Vallbona, y que se aumente el tiempo de recorrido previsto de la línea.	<p>Desestimada.</p> <p>El elevado rodeo que realiza la línea L-5 por l'Elia, y el tiempo que emplea en ello, impide poder considerar esta línea como una opción para la relación de La Pobla con València. La conexión de La Pobla con el CC El Osito se mejorará modificando el recorrido propuesto para la L-4, que pase por C/ Tuéjar, como viene haciendo en la actualidad, lo que permitirá el transbordo con la L-5, para la conexión de La Pobla con l'Elia y San Antonio.</p>
21	Solicitan que se tengan en cuenta las bandas reductoras y pasos elevados del recorrido para mejorar la situación.	<p>No ha lugar.</p> <p>Las actuaciones en infraestructuras en un aspecto que excede el ámbito del proyecto, y en este caso, además, es de competencia municipal.</p>
22	Solicitan la inclusión de La Pobla de Vallbona en la línea L-7b.	<p>Estimada.</p> <p>Se modificará el recorrido de la línea para incluir a La Pobla de Vallbona en la L-7b.</p>
23	Solicitan la creación de una línea nocturna para atender las poblaciones del corredor CV-35.	<p>Estimada.</p> <p>Se creará un nuevo servicio nocturno en la comarca, complementario al servicio de Metrovalencia para ampliar el servicio nocturno del Metro hasta las 5:00.</p>
24	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>
25	Indican que en la línea L-4 hacen falta 5 autobuses y no 4, y en la línea L-5 hacen falta 4 y no 3, como indica el proyecto, por lo que en total hacen falta 20 vehículos más 2 de reserva.	<p>Desestimada.</p> <p>Con los horarios previstos en las dos líneas que se indica no hacen falta más vehículos. En todo caso, el número total de vehículos se recalculará con los nuevos servicios previstos.</p>
26	El proyecto adolece de una cochera o estación inicial para poder realizar los cálculos de los Km. de vacío modo correcto. En general considera que están infravalorados en todas las líneas, y solicitan que se rehagan los números.	<p>Desestimada.</p> <p>Para la imputación de kilómetros de vacío se ha considerado que las bases podrían estar en los lugares de mayor actividad, se ha tenido en cuenta las horas de servicio de los vehículos y se ha realizado una imputación global a fin de objetivar la estimación del exceso de Km.</p>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
27	Para la línea L-1 (Parc Tecnològic) solicita que en el mes de agosto se mantenga, al menos, el horario actual. Para la L-2, en los fines de semana, solicita que se amplíe el servicio actual que es de tan solo 3 expediciones.	Estimada parcialmente. En la L-1, en agosto se mantiene como en la actualidad, ha sido un error del proyecto que se modificará. En cuanto a la L-2, el servicio a las urbanizaciones se mejora únicamente en laborables de entre semana, cuando se produce la movilidad obligada.
28	Para la línea L-3, L-4 y L-5 solicita que el horario acabe más tarde, para poder atender a los que salen de trabajar a las 22:00 en València.	Estimada parcialmente. Los horarios de la L-4 y L-5 se modificarán, ampliando la franja de prestación. Los de la L-3 se mantendrán dado que el mejor servicio que presta el Metro en este tramo se considera que ya atiende adecuadamente la demanda potencial de Paterna.
29	Para la línea L-3 plantea que el horario de laborables y de sábados en agosto no puede ser el mismo, y que a cada expedición habría que añadirle 5 minutos para poder cumplir horarios.	Desestimada. Los horarios de la línea L-3 se mantendrán como se han planteado.
30	Para la L-3 solicita que se aumenten recursos para aumentar oferta y que se incorporen tráficos nuevos como Valterna-València o servicios directos a hospitales.	Desestimada. La L-3 se prestará de acuerdo con la oferta planificada.
31	Para la línea L-4 plantea que el horario de laborables y de sábados en agosto no puede ser el mismo, o incluso menos.	Desestimada. Los horarios de la L-4 de agosto será el mismo de lunes a sábado laborables.
32	Para la L-5 plantea que se deben aumentar los horarios de los fines de semana, y también el tiempo concedido por expedición, además de prolongar la Línea hasta La Pobla.	Estimada parcialmente El elevado rodeo que realiza la línea L-5 por l'Eliana, y el tiempo que emplea en ello, impide poder considerar esta línea como una opción para la relación de La Pobla con València. Los horarios se aumentarán los domingos, manteniendo los mismos que los sábados. Se aumentará ligeramente el tiempo concedido para asegurar los horarios de prestación.
33	Para la L-6 indica que el tiempo de recorrido de la línea aumenta en verano.	Desestimada. Los horarios se establecen para coordinar con las salidas/llegadas de Metro a Bétera.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
34	Plantea que el servicio de la línea se amplíe en los fines de semana.	Desestimada. La mejora del servicio se ha planteado para los días laborables de entre semana cuando se produce mayoritariamente la movilidad por motivos obligados.
35	En la L-8, hay un error tipográfico en el encabezamiento del horario, donde pone Bétera en lugar de FGV Empalme.	Estimada. Es un error que se corregirá.
36	La L-8, indica que son necesarios, como mínimo 50 minutos de tiempo concedido para poder realizar el recorrido.	Estimada. 50 minutos es precisamente el tiempo que se ha estimado que tarda en realizar el recorrido.
37	Solicitan que para la L-8 se reestudie un horario durante todo el día, desde las 7:00 hasta las 22:00 para dar satisfacción a Torre En Conill.	Desestimada. La oferta planteada se considera suficiente para atender la movilidad potencial de la urbanización.
38	Mantenimiento de marquesinas y paradas (falta de competencia de la Consejería).	Estimada parcialmente. La obligación del operador alcanza al mantenimiento de la información en los postes de parada de carácter interurbano.
39	Considerar la elasticidad de la demanda el 30% es mucho suponer y, en concreto, en la L-8 nos parece una proyección totalmente irreal.	Desestimada. Obviamente, la respuesta de la demanda no depende únicamente de un cambio específico de un elemento de la oferta, ni esta respuesta es inmediata, pero en la coyuntura actual y en el contexto de esta concesión, considerar una elasticidad del 0,3 parece una aproximación adecuada para realizar la estimación de la demanda.
40	En atención a unos mayores costes unitarios, y una mayor producción de horas y kilómetros, resulta un coste total superior al del proyecto en un 39%.	Estimada parcialmente. Los costes unitarios empleados se consideran adecuados. El coste total se recalculará atendiendo algunas modificaciones planteadas, lo que incrementará ligeramente el coste total.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 16		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	21 / 09 / 2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 246155
	Administración / Ente	Mancomunitat Camp de Túria
	Cargo	Presidencia
Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Cambiar recorrido de la L-1A (L-130) y L-2D en el sentido Parc Tecnològic-FGV, para pasar por la Rotonda de Mas Camarena, para aproximarse a la urbanización.	Desestimada. La L-1 atiende específicamente al Parc Tecnològic. El servicio a la urbanización Mas Camarena lo realiza la L-2.
2	La L-2 deberían parar en Mas del Rosari, lo que desviaría el trazado sólo 250 mt.	Desestimada. Desviarse a Mas del Rosari supone una penalización para los usuarios que continúan hacia València que, por el diferencial de velocidad comercial entre modos, son prácticamente la totalidad. Téngase en cuenta además que, en cualquier caso, la distancia entre la línea de autobús y la parada del tranvía no es muy grande, para los usuarios que deseen realizar el transbordo por acudir a un destino diferente.
3	En las líneas 4A y 4B se indica que se han modificado las paradas, pasándolas a la CV-35, por lo que solicitan que se respete el actual trazado por la C/ Tuéjar, que permite las paradas dentro del casco urbano y el entorno del Centro Comercial.	Estimada. Es un error en el trazado que se modificará.
4	Debe ampliarse el horario nocturno de la L-4, especialmente en viernes y sábado por la noche, con una expedición extra que debe coordinarse con el horario de la Línea 2 de Metro, a partir de cuando ya no hay servicio. En laborables entre semana se propone una expedición más de salida desde València a las 22:15.	Estimada. Los horarios de la línea L-4 se modificarán, saliendo la última expedición de València, de lunes a viernes, a las 22:30. Además se implantará un servicio nocturno en los fines de semana, para complementar el servicio de Metro, hasta las 5:00 horas.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
5	Aumento de expediciones en horario comercial durante sábados, domingos y festivos en la L-4.	<p>Desestimada.</p> <p>La oferta se ha programado de acuerdo con la demanda potencial, considerando que la movilidad obligada se produce principalmente en días laborables. Téngase en cuenta, además, que la línea L-4 es prácticamente paralela al trazado de Metrovalencia, con lo que en fines de semana existe alternativa en transporte público.</p>
6	La línea L-5, València-CC el Osito, debería tener su final de recorrido en La Pobla de Vallbona, mejorando la accesibilidad de La Pobla con El Osito, l'Eliana y San Antonio, a la vez que mejoran las frecuencias con València.	<p>Desestimada.</p> <p>El elevado rodeo que realiza la línea L-5 por l'Eliana, y el tiempo que emplea en ello, impide poder considerar esta línea como una opción para la relación de La Pobla con València. La conexión de La Pobla con el CC El Osito se mejorará modificando el recorrido propuesto para la L-4, que pase por C/ Tuéjar, como viene haciendo en la actualidad, lo que permitirá el transbordo con la L-5, para la conexión de La Pobla con l'Eliana y San Antonio.</p>
7	Informan en la C/ Papa Juan XXIII se ha pasado de doble sentido a sentido único, por lo que en la línea L-5, el sentido hacia València tendrá que ser ahora bien por C/ Bonaire hasta Corts Valencianes y Av. Alcalde Enrique Daries, o por C/ El Cid, C/ Colón y C/ Arniches para conectar con Av. Delicias.	<p>Estimada.</p> <p>Se modificará el recorrido de la línea, de modo que vaya y vuelva por la Av. de les Delícies y Av. de Les Corts Valencianes, como hace actualmente.</p>
8	Para la línea L-5 solicita que el horario acabe más tarde, para poder atender a los universitaritos que acaban a las 21:00. Se propone salida a las 22:15 de València.	<p>Estimada.</p> <p>Se modificarán los horarios para que la última expedición desde València sea a las 22:15 horas.</p>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
9	En relación con la línea L-5 solicitan: incremento de horarios en fines de semana por motivos de ocio y comerciales, especialmente en sábados laborables.	<p>Estimada.</p> <p>La oferta se ha programado de acuerdo con la demanda potencial, considerando que la movilidad obligada se produce principalmente en días laborables. Además, la línea L-4 es prácticamente paralela al trazado de Metrovalencia, con lo que en fines de semana existe alternativa en transporte público.</p>
10	En relación con la línea L-5 solicitan: ampliación del recorrido para dar mayor cobertura a la población de l'Eliana, implantando incluso Transporte a la Demanda para los que no alcance, conexión con las 4 paradas de Metro que atienden el municipio, billetes urbanos más baratos.	<p>Desestimada.</p> <p>Aumentar el índice de rodeo de las líneas actuales redundaría en un aumento del tiempo de viaje lo que desincentiva el uso del transporte público. Dada la urbanización extensiva de l'Eliana, se debería implantar un servicio urbano que diera esa mayor cobertura a la población y realizara los servicios alimentadores a las estaciones de Metro, pudiendo establecer títulos económicos y con descuentos.</p>
11	Aumento del número de expediciones en fines de semana de la L-6 (Bétera-Serra) con el fin de promocionar el turismo en Serra y Náquera.	<p>Desestimada.</p> <p>La oferta se ha programado de acuerdo con la demanda potencial, considerando que la movilidad obligada se produce principalmente en días laborables.</p>
12	Coordinación entre los horarios de la L-6 y el Metro de Bétera.	<p>Estimada.</p> <p>El servicio de autobús funciona coordinado con los horarios del Metro en Bétera.</p>
13	Inclusión de La Pobla Vallbona en la L-7B.	<p>Estimada.</p> <p>El recorrido de la L-7B se modificará para incorporar a La Pobla de Vallbona en su recorrido.</p>
14	Aumento del número de expediciones de la L-7B de lunes a viernes laborables, y establecimiento de oferta en los fines de semana. Incorporar una expedición extra más tarde de las 7:45 para dar servicio al Hospital de Lliria en cada sentido. Y habilitación de las paradas ya existentes en Benissanó.	<p>Estimada.</p> <p>Se modificarán los horarios para dar mayor amplitud de servicio, manteniendo el mismo número de expediciones diarias (10 por sentido). Se ampliará el servicio a los fines de semana, con dos expediciones diarias por sentido. Y se habilitará las dos paradas que ya existen en Benissanó.</p>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
15	Mantener la L-8 (Dr. Moliner) pero ampliando servicio a sábados, domingos y festivos con 5 expediciones de ida y vuelta; 2 por la mañana y 3 por la tarde, adaptándose a las necesidades de Heron City. Modificar el recorrido de la L-8 para que atienda el Centro de Salud de Bétera.	Estimada parcialmente. El servicio propuesto se podrá ampliar en el futuro, cuando la demanda de la línea así lo justifique. No se ha detectado en los fines de semana una demanda significativa que justifique la ampliación de horarios. El recorrido en el casco urbano de Bétera se modificará para aproximarse al Centro de Salud.
16	Creación de una L-8B parcial hasta la urbanización La Masía, con 5 expediciones más por sentido de lunes a viernes.	Desestimada. La demanda específica de la Urb. La Masía no justifica un incremento de oferta de la línea L-8.
17	Modificación del recorrido de la L-8 en Torre en Conill para que pase por las C/ Botxí y C/Busquereta, en lugar de Av. Mila Reial-Club de golf, por donde va el autobús actualmente y donde se construirá un IES y una residencia de estudiantes.	Estimada. Se modificará el recorrido, para mantener el que viene haciendo actualmente.
18	Creación de una nueva línea entre Olocau-Torre de Portaceli-Bétera, por la CV-333 para dar servicio a 5 urbanizaciones.	Desestimada. El servicio entre las urbanizaciones y el casco urbano principal del municipio es de competencia municipal.
19	Creación de una nueva línea Serra-Nàquera-Massamagrell, por la CV-315 y CV-305, desviándose a barrio Bonanza de Nàquera, hasta FGV Massamagrell.	Desestimada. No se ha detectado una movilidad relevante que pueda ser atendida adecuadamente mediante una línea de transporte público como la solicitada.
20	Que se subvencione el servicio que actualmente están costeano los ayuntamientos de Riba-roja y Loriguilla de conexión con el Hospital de Manises: línea Riba-roja - Loriguilla - Reva.	Desestimada. La conexión de Riba-roja con el Hospital es directa mediante la línea 9 de Metro (18'). Desde Loriguilla la conexión se puede realizar mediante la combinación Renfe (35'-40') + Metro (14'). Mejoras sobre el servicio actual podrán contemplarse en escenarios futuros.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
21	<p>Con carácter general, garantizar que todas las paradas dispongan de marquesinas y asientos. Que se adopten vehículos eléctricos y/o híbridos. Que se garantice la aplicación para comunicar el tiempo de espera en parada. Que se implanten vehículos adaptados. Que se bonifique a pensionistas, estudiantes, familias numerosas y demás colectivos vulnerables.</p>	<p>Estimada parcialmente.</p> <p>La dotación de las paradas, así como cuestiones relacionadas con el sistema tarifario, son aspectos que exceden el ámbito del proyecto, y que irán tratándose posteriormente desde la Autoritat. Los vehículos que se incorporen a la nueva concesión serán adaptados y se exigirá que cumplan con los requerimientos que la ley establece en materia de contaminación acústica y emisión de gases contaminantes; mejoras sobre esta motorización se tendrá en cuenta.</p>

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 17		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	21 / 09 / 2018
	N.º de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 245912
	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 tráfico coincidentes. La LOTT (art. 72) no autoriza la inclusión de tráfico coincidentes.	<p>Desestimada.</p> <p>El art. 72 de la LOTT sí permite, de manera expresa, que se autoricen tráfico 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 18		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	21 / 09 / 2018
	N.º de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 245098
	Administración / Ente	URBETUR SA
	Cargo	Representante

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	Falta diferenciar entre servicios básicos/adicionales/suplementarios. No se describen los límites y condiciones de los servicios suplementarios.	Estimada. Se indicará que todos los servicios descritos en el Proyecto de Servicio son básicos.
3	No se especifican los costes de infraestructuras (cánones, peajes...).	Estimada. Los costes indicados se encuentran integrados en la partida de costes generales.
4	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.
5	La falta de una efectiva, correcta y actualizada proyección de costes supondrá, de manera evidente, importantes desviaciones de las estimaciones realizadas.	Estimada. 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.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
6	Han de revisarse las horas de conducción pues no se tiene en cuenta los tiempos de regulación y absentismo.	<p>Desestimada.</p> <p>La estimación de las horas totales se realiza a partir de las horas de servicio incrementando un 8% por toma y deje, más un 6% en concepto de tiempos de regulación, absentismo y otro personal de conducción, más un 10% adicional por personal indirecto relacionado con la producción, lo que se considera adecuado.</p>
7	El proyecto no incorpora un plan de explotación que se ajuste a las expediciones, ni se determina la tipología de los vehículos de reserva, ni se ha tenido en cuenta la normativa a nivel europeo en materia de eficiencia energética y reducción de emisiones.	<p>Desestimada.</p> <p>El proyecto establece la oferta que debe realizarse, siendo por cuenta del concesionario organizar internamente la explotación para el cumplimiento de la misma. Los vehículos de reserva deben ser de características similares a las de los principales, ya que su imputación a costes se establece como un incremento en la amortización de estos. El concesionario estará obligado a cumplir en todo momento la normativa que sea de aplicación.</p>
8	No se especifica el convenio colectivo en que se basa el cálculo del coste de personal de conducción, ni se indica el año al que pertenecen las referencias salariales.	<p>Estimada.</p> <p>Se indicará que el convenio colectivo, obviamente, es el provincial de València del sector, y el año al que están referidas las cuantías las de 2017.</p>
9	El estudio económico debería incluir un mecanismo de actualización que contemple el incremento que la negociación colectiva puede suponer en los costes del servicio en lo que a la partida de personal de conducción se refiere.	<p>Estimada parcialmente.</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>
10	Procedimiento de cálculo incorrecto en la estimación de costes de combustible, lubricantes y aceites, mantenimiento, amortización.	<p>Desestimada.</p> <p>El procedimiento de cálculo parte de unos costes unitarios que se consideran adecuados, que se aplican a las magnitudes básicas del servicio.</p>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
11	Solicitan mayor desagregación de costes fiscales.	Desestimada. Los costes se considera que están suficientemente desagregados.
12	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.
13	No se puede determinar el equilibrio económico de la concesión en base a una estructura de coste, una demanda y una estructura tarifaria que son estáticos.	Estimada. Estas proyecciones se incluirán en el proyecto adjunto a pliegos.
14	El proyecto establece unos requisitos de control de calidad que van más allá de lo que establece la Ley de Movilidad.	Desestimada. La alegación indica que, según la Ley de Movilidad, sólo se puede mejorar la calidad "en el ámbito urbano"; obviamente, esa interpretación tan restrictiva carece de sentido alguno; en el propio punto 3 del artículo que se transcribe se indica que también es objeto de la Ley "regular el transporte público de viajeros", y los condicionantes de calidad que se establecen en los Proyectos entran lógicamente dentro de esa potestad.
15	El proyecto incurre en grave ilegalidad al establecer la obligación de que los nuevos concesionarios tengan que subrogarse en los trabajadores afectos al servicio, así como por dejar al arbitrio de estos la aceptación de dicha subrogación.	Desestimada. Se subrogarán todos aquellos que tengan derecho según la legislación laboral; en los pliegos de licitación se indicará todo lo relativo a la subrogación que exige la normativa sectorial. El Proyecto no puede entrar en otras cuestiones de carácter laboral que las estrictamente previstas en la normativa estatal sectorial de carácter básico.
16	Solicitan mayor detalle en los requerimientos del SAE y monética para poder concretar su impacto económico	Desestimada. Las especificaciones se consideran suficientes.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
17	Consecuencia jurídica: nulidad o anulabilidad del Proyecto.	Desestimada. El periodo de información pública no es el momento oportuno para invalidar el Proyecto inicial.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 19		
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.

4. 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	19	197	74	16	100	7