



Data 31 MARÇ 2017

ENTRADA N.º 15876/3000
REGISTRE GENERAL



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA

N. Eixida <i>N. Salida</i>	00128-2017-044512	Destinatari(ària) / Destinatario(a)	
Data <i>Fecha</i>	31/03/2017		CONS. D'HABITATGE, OBRES PÚBLIQUES I VERTEBRACIÓ TERRITORI
Expedient <i>Expediente</i>	E-01801-2017-001031-00		CL/ CASTAN TOBEÑAS, 77 46018, VALENCIA (VALENCIA)
Servici <i>Servicio</i>	MOBILITAT SOSTENIBLE		
Secció <i>Sección</i>			DIREC.GRAL. D' OBRES PÚBLIQUES TRANSPORT Y MOVILITAT
AÀSSUMPT <i>ASUNTO</i>	ACUERDO		

La Junta de Gobierno Local en sesión ordinaria celebrada el 31 de marzo de 2017, ha acordado:

"Hechos

1º. Mediante escrito firmado el 3 de marzo de 2017 por el subsecretario de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, con Registro de Entrada núm. 110 2017 024370, de 7 de marzo de 2017, se concede trámite de audiencia a este Ayuntamiento, a efectos de cumplimiento del artículo 133.3 de la Ley 39/2015 y del artículo 52.1 del Decreto 24/2009, de 13 de febrero, del Consell, en relación con el borrador de proyecto de Decreto por el que se aprueba el Reglamento de la Autoridad del Transporte Metropolitano de Valencia, a fin de que en el plazo de 10 días, alegue lo que considere oportuno.

2º. Posteriormente, mediante Resolución de la Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad se concede al Ayuntamiento de Valencia ampliación del plazo de alegaciones a dicho proyecto por un periodo de cinco días.

3º. En relación con dicho texto, se han emitido informes por la Sección de Transportes del Servicio de Mobilitat Sostenible, la Asesoría Jurídica Municipal, la Intervención General Municipal y la Secretaría de Área I, de fechas 13, 28, 29 y 30 de marzo de 2017, respectivamente.

A los anteriores antecedentes de hecho le son aplicables los siguientes fundamentos de Derecho:

I. Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

II. Decreto 24/2009, de 13 de febrero, del Consell sobre la forma, estructura y procedimiento de elaboración de los proyectos normativos de la Generalitat.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
MARGINAT PER CAP SECCIÓ - SECC. ADM. DE MOBILITAT SOSTENIBLE	MARIA DESAMPARADOS CORET GORGONIO	31/03/2017	ACCVCA-120	8866029708161886177
SECRETARI/A - SECRETARIA B	MANUEL LATORRE HERNANDEZ	31/03/2017	ACCVCA-120	5486098997166407868



De conformidad con los anteriores hechos y fundamentos de Derecho, previa declaración de urgencia, se acuerda:

Primero. Asumir como propio el contenido de los informes de la Sección de Transportes del Servicio de Mobilitat Sostenible, la Asesoría Jurídica Municipal, la Intervención General Municipal y la Secretaría de Área I, de fechas 13, 28, 29 y 30 de marzo de 2017, respectivamente, y, en consecuencia, tener por formuladas como observaciones o alegaciones las que a continuación se detallan:

1ª) Artículo 1.1 del Reglamento de la ATMV (en adelante RATMV): En línea con lo afirmado por el art. 90.1 de la Ley 13/2016, atribuye a la ATMV el objeto de ejercer las competencias de los municipios que se adhieran mediante la delegación de sus competencias en materia de transporte urbano.

Los Ayuntamientos, en virtud de lo dispuesto en el artículo 25.2.g) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL), en la redacción dada por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local, tienen competencia propia, en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en materia de 'tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad', así como de 'transporte colectivo urbano' (letra g).

Además de lo anterior, el 'transporte colectivo urbano de viajeros' es un servicio público obligatorio en los municipios con población superior a 50.000 habitantes, según lo dispuesto en el art. 26.1.d) de la propia LRBRL. Por tanto se trata de un servicio esencial, de interés general, reservado por ley al municipio (art. 128.2 Constitución), que el Ayuntamiento debe prestar.

De la lectura literal de lo dispuesto en los citados artículos 1.1 del proyecto de Reglamento y 90.1 de la Ley 13/2016 parece desprenderse que, en el caso de que el Ayuntamiento decidiera suscribir el convenio de adhesión, se produciría un vaciamiento completo y en bloque de la competencia municipal en materia de transporte colectivo urbano, que a partir del momento de la eficacia del indicado convenio pasaría a ser ejercida -durante el plazo pactado y vía delegación de competencias- por un organismo autónomo de la Generalitat Valenciana integrado a todos los efectos en el sector público autonómico. No creemos que sea esa la intención del legislador autonómico, pero es lo que se desprende de una lectura literal de los textos normativos citados.

En relación con lo anterior, hemos procedido a efectuar un análisis comparado con la normativa sobre transporte público metropolitano existente en la Comunidad de Madrid, pues aunque su ente gestor recibe la denominación formal de 'Consortio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid', en realidad su forma jurídica no es la consorcial, sino una muy similar a la adoptada por la normativa valenciana, ya que su naturaleza jurídica es la de 'organismo autónomo de la Comunidad de Madrid' (art. 1.3 de la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de creación del Consortio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid).

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
MARGINAT PER CAP SECCIÓ - SECC. ADM. DE MOBILITAT SOSTENIBLE	MARIA DESAMPARADOS CORET GORGONIO	31/03/2017	ACCVCA-120	8866029708161886177
SECRETARI/A - SECRETARIA B	MANUEL LATORRE HERNANDEZ	31/03/2017	ACCVCA-120	5486098997166407868



Pues bien, el art. 1.1 de esta Ley madrileña 5/1985 explicita que a través del Consorcio Regional se articula 'la cooperación y participación de la Comunidad de Madrid y de los Ayuntamientos de la misma en la gestión conjunta del servicio de transporte público regular de viajeros'. Es decir, queda dicho expresamente y con toda claridad que la finalidad no es un vaciamiento en bloque de las competencias de los Ayuntamientos en esta materia a favor de la Comunidad Autónoma, sino la cooperación para la gestión conjunta y coordinada de un servicio público del que ambas son titulares en sus respectivos ámbitos competenciales, lo que sugerimos que también se recoja de forma expresa en la normativa valenciana propuesta.

Desde el punto de vista económico y presupuestario, cabe señalar el especial interés en clarificar y mejorar el marco de las competencias propias municipales, cuáles deben ser las delegadas y qué otras deben seguir siendo asumidas por la Corporación Municipal, a través de su sociedad mercantil local, cuyo capital social es 100 % municipal, es decir, de la Empresa Municipal de Transportes, SA.

2ª) Este mismo planteamiento se plasma en la posterior definición de las funciones del Consorcio Regional que lleva a cabo el art. 2 de la Ley madrileña 5/1985, pues aunque inicialmente dispone -de forma muy similar a lo previsto en la norma valenciana- que el Consorcio Regional ejercerá sobre el transporte público regular de viajeros las competencias que correspondan a los Ayuntamientos que se hayan adherido voluntariamente al mismo (art. 2.1.b), las funciones que a continuación atribuye la Ley madrileña al Consorcio Regional van en la línea del mero establecimiento de instrucciones y directrices y coordinación de las políticas de movilidad a desarrollar.

Así, por ejemplo, a nuestra ATMV se le atribuye sin más la función de planificar las infraestructuras para el transporte público de viajeros (arts. 90.5.a de la Ley 13/2016 y 2.a del borrador de Reglamento). Sin embargo, la Ley madrileña citada, aunque también atribuye al Consorcio Regional la función de planificación de la infraestructura del transporte público de viajeros (art. 2.a), añade a continuación que desarrollará tal función '... definiendo las directrices de la política a seguir; la programación de las inversiones y la supervisión de los correspondientes proyectos'. Es decir, el ente autonómico no sustituye sin más a los Ayuntamientos en materia de planificación de infraestructuras, sino que marca las directrices a que deben sujetarse las correspondientes políticas, programa y supervisa.

Otro ejemplo en el mismo sentido: la norma valenciana atribuye a la ATMV 'la planificación de redes y servicios públicos de transporte de viajeros' (arts. 90.5.b de la Ley 13/2016 y 2.b del borrador de Reglamento), al igual que la Ley madrileña (art. 2.b), pero esta última añade a continuación '... y el establecimiento de programas de explotación coordinada para todas las empresas prestadoras de los mismos'. Resulta, pues, evidente en el caso madrileño que la planificación de redes no se hace asumiendo en bloque la competencia municipal y desplazando a los Ayuntamientos, sino que la pretensión es coordinar la planificación de redes de las diferentes empresas municipales, ejercer en suma políticas de coordinación interadministrativa, lo que no está tan claro en la norma valenciana.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
MARGINAT PER CAP SECCIÓ - SECC. ADM. DE MOBILITAT SOSTENIBLE	MARIA DESAMPARADOS CORET GORGONIO	31/03/2017	ACCVCA-120	8866029708161886177
SECRETARI/A - SECRETARIA B	MANUEL LATORRE HERNANDEZ	31/03/2017	ACCVCA-120	5486098997166407868



En fin, entendemos que la normativa valenciana debería expresar de forma mucho más rotunda, en línea con la normativa madrileña expuesta, que la gestión del servicio de transporte público regular de viajeros es conjunta entre los Ayuntamientos y la Generalitat Valencia, y que la delegación de competencias en dicha materia que mediante la suscripción de convenios de adhesión pueda producirse, de aquéllos a ésta, lo será únicamente para el desarrollo de las funciones legalmente encomendadas a la ATMV y en la medida que ello resulte necesario para el diseño de directrices globales o definición de políticas de coordinación interadministrativa, en cuanto incida en el ámbito metropolitano de prestación del transporte, debiéndose entender que se mantiene la autonomía de gestión de la Empresa Municipal de Transporte.

3ª) Artículo 1, apdo. 2 RATMV: dice que la adhesión de los municipios a la ATMV se realizará 'de conformidad con el convenio marco a tal efecto (¿suscrito?) entre la Federación Valenciana de Municipios y Provincias y la Generalitat', mientras que la versión anterior del borrador del Reglamento aludía simplemente a que se realizará 'mediante la suscripción del oportuno convenio interadministrativo'.

Se considera más acertada la redacción anterior, que se propone recuperar, pues el último borrador limita mucho las posibilidades de adhesión al marcar un único camino posible, como es el convenio marco entre la FVMP y la Generalitat, que puede ser útil como marco de referencia para la mayoría de municipios de área metropolitana, pero puede no contemplar importantes especialidades de determinados municipios, que deberían ser objeto de un convenio específico. Así sucede en el caso de la ciudad de Valencia, que precisará una regulación *ad hoc* en determinados aspectos, como la forma de integración y régimen de funcionamiento de la EMT.

Consideramos más que suficiente que el Decreto se limite a decir -recuperando la versión anterior- que la adhesión de los municipios se producirá mediante convenio interadministrativo, ello sin perjuicio de que posteriormente se elabore y apruebe el pretendido convenio marco con la FVMP, mecanismo que puede agilizar la tramitación y resultar muy útil para un buen número de municipios, pero que no debe regularse como el único camino de adhesión posible.

Por todo ello, proponemos que el Reglamento incluya para el municipio de Valencia la adhesión a la Autoridad del Transporte Metropolitano mediante un convenio específico o acuerdo autónomo con el Ayuntamiento de Valencia, pues de otro modo podría verse comprometida la singular posición que se reconoce al Ayuntamiento de Valencia, como se observa con la composición del Consejo de Administración (art. 4); puede confrontarse con el art. 5.1.g).

4ª) Artículo 1, apdo. 3 RATMV: establece el compromiso de los municipios adheridos de mantener su participación por un plazo mínimo de 6 años, prorrogables por otros 4, mientras que la versión anterior del borrador de Reglamento el plazo mínimo inicial de participación era de solo 4 años.

El plazo mínimo de participación de 6 años se considera excesivo, pues va más allá de un mandato corporativo y, por tanto, priva de capacidad de decisión en este aspecto a los futuros

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
MARGINAT PER CAP SECCIÓ - SECC. ADM. DE MOBILITAT SOSTENIBLE	MARIA DESAMPARADOS CORET GORGONIO	31/03/2017	ACCVCA-120	8866029708161886177
SECRETARIA/A - SECRETARIA B	MANUEL LATORRE HERNANDEZ	31/03/2017	ACCVCA-120	5486098997166407868



gobiernos locales democráticamente elegidos. Además, resulta cuestionable su adecuación al plazo de vigencia de los convenios que establece con carácter básico el artículo 49.h) de la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público, que no podrá ser superior a 4 años prorrogables por otros 4 años adicionales. Por ello, se considera más acertada la redacción anterior, que se propone recuperar, limitando el compromiso de participación inicial a 4 años, más los 4 años de posible prórroga.

Por otra parte, este apartado prevé que la citada prórroga por otros 4 años se producirá se forma tácita 'salvo manifestación expresa en contrario con un mínimo de 2 años de antelación'. Sin embargo, en la regulación contenida en 49.h) de la Ley 40/2015, la prórroga no es tácita, sino expresa, y se puede producir en cualquier momento antes de la finalización del plazo inicial. En cualquier caso, aunque parece lógico establecer una especie de plazo de preaviso para que la ATMV, en caso de renuncia de un municipio, pueda adoptar las decisiones de reorganización y presupuestarias que proceda, el plazo de 2 años se considera excesivo, por lo que se propone que quede reducido a los 6 meses anteriores a la finalización del correspondiente ejercicio presupuestario.

Tengamos en cuenta que con el sistema de 6 + 4 años y preaviso con 2 años de antelación, el efecto sería que caso de no hacer manifestación alguna el respectivo Ayuntamiento durante el segundo año de adhesión, la participación mínima se alargaría obligatoriamente hasta los 10 años, lo que parece excesivo.

5ª) Especialmente preocupante por la indefinición que genera es la afección de la nueva normativa valenciana en las empresas municipales de transporte, como la EMT de Valencia. Tras la completa lectura de la Ley 13/2016 y del borrador de Reglamento, no se sabe en qué situación jurídica quedarán en caso de adhesión a la ATMV, pues ni siquiera se citan en el articulado, ni en el texto legal vigente ni en la propuesta de norma reglamentaria.

Tengamos en cuenta que, por ejemplo en el caso de la EMT, se trata de una empresa municipal, de capital íntegramente público, que gestiona de forma directa el servicio público de transporte colectivo urbano de viajeros, con una plantilla cercana a los 1.500 empleados. Siendo, pues, un ente gestor de un servicio público que obligatoriamente debe prestar a sus vecinos el Ayuntamiento de Valencia conforme a la legislación básica de régimen local, y tratándose de una sociedad municipal, dependiente del Ayuntamiento de Valencia y financiada con cuantiosas aportaciones presupuestarias de este último que rondan los 60 millones de euros anuales, no se entendería que la competencia municipal fuera cedida en bloque a un organismo autónomo de la Generalitat Valenciana.

Por contraposición, comprobamos que esta cuestión está perfectamente resuelta en la normativa madrileña que venimos analizando, en la que la situación de las empresas municipales de transporte, una vez adherido el respectivo Ayuntamiento al Consorcio Regional, está mucho mejor definida. Así, comienza afirmando la Ley madrileña 5/1985 que la prestación del servicio se llevará a cabo mediante las empresas municipales actualmente existentes o que puedan crearse en el futuro (art. 1.2). Más adelante dedica un artículo completo, el 11, a regular las relaciones entre el Consorcio y las empresas públicas prestadoras de servicios, en el que se definen con meridiana claridad dos cuestiones fundamentales: la primera que tales empresas municipales 'poseerán personalidad jurídica

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
MARGINAT PER CAP SECCIÓ - SECC. ADM. DE MOBILITAT SOSTENIBLE	MARIA DESAMPARADOS CORET GORGONIO	31/03/2017	ACCVCA-120	8866029708161886177
SECRETARI/A - SECRETARIA B	MANUEL LATORRE HERNANDEZ	31/03/2017	ACCVCA-120	5486098997166407868



independiente, patrimonio propio y autonomía de gestión', ello sin perjuicio de quedar sometidas al Consorcio Regional en cuanto a sus planes, programas de coordinación con los restantes servicios, sistemas tarifarios, directrices e instrucciones; la segunda, que los Ayuntamientos ostentarán la titularidad de las empresas de ellos dependientes.

6ª) Otro tanto cabe decir en lo que se refiere a los recursos económicos de la ATMV. Según la normativa valenciana, uno de los principales recursos económicos de la misma son 'las aportaciones de los usuarios al sistema de transporte' (arts. 90.9.a de la Ley 13/2016 y 21.c del borrador de Reglamento), sin mayores precisiones. Ello suscita la duda de si todas las aportaciones de los usuarios por cualquier título serán ingresadas por la ATMV, lo que dejaría a las empresas municipales en una delicada situación en cuanto a su viabilidad económica, pues aunque recibiera las correspondientes transferencias de aquélla, no sería improbable que eventuales retrasos pudieran generar graves situaciones de falta de liquidez.

Por el contrario, la Ley madrileña deja bien a las claras que la recaudación de ingresos por el Consorcio Regional se circunscribe a los derivados de 'títulos combinados que afecten a más de una empresa' (art. 2.2.f); y añade como funciones adicionales del propio Consorcio Regional la realización de compensaciones entre las empresas como consecuencia de los sistemas tarifarios combinados (art. 2.2.g), así como el establecimiento de un régimen especial de compensación económica a las empresas que tengan asignada una tarifa a cargo del usuario inferior a la de equilibrio (art. 2.2.h), eso sí, reservándose simultáneamente el control de los ingresos y los costes de las empresas prestadoras de servicios para comprobar que llevan a cabo una adecuada gestión empresarial.

Por ello, entendemos que si la voluntad es que la ATMV recaude únicamente los ingresos por títulos combinados, debería decirse así expresamente en la normativa propuesta, pues la garantía de viabilidad económica de la EMT exige que se conozca, antes de tomar la decisión de adhesión a la ATMV, cuáles son los ingresos directos que va a conservar.

En la actualidad, la EMT, SA, forma parte del Subsector Público Empresarial, y sujeta al cumplimiento del principio de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

En la medida en la que la gestión del servicio municipal del transporte público regular de viajeros deba de seguir prestándose por la empresa municipal, deberían de garantizarse los ingresos suficientes y necesarios para mantener y garantizar la viabilidad y el equilibrio presupuestario de la entidad.

El organismo autónomo autonómico, si éste debe de asumir el diseño de las directrices globales y la definición de políticas de actuación interadministrativa, la administración municipal debe de prestar el servicio del transporte público, y garantizarse los ingresos, tanto tarifarios como las aportaciones presupuestarias municipales, y así garantizar el presente y el futuro de la empresa municipal. Los ingresos provenientes tanto de las tarifas de los usuarios del sistema de transporte, como de las transferencias provenientes de otras administraciones públicas para paliar los déficits de explotación, deberían ser ingresados en las cuentas de la empresa y del Ayuntamiento de Valencia.

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
MARGINAT PER CAP SECCIÓ - SECC. ADM. DE MOBILITAT SOSTENIBLE	MARIA DESAMPARADOS CORET GORGONIO	31/03/2017	ACCVCA-120	8866029708161886177
SECRETARI/A - SECRETARIA B	MANUEL LATORRE HERNANDEZ	31/03/2017	ACCVCA-120	5486098997166407868



Sin perjuicio de la realización de los posibles ajustes o compensación entre las empresas gestoras del servicio y la Autoridad de Transporte, como consecuencia de la implantación de los posibles sistemas tarifarios combinados, así como del establecimiento de algún régimen especial de compensación económica a las empresas que tengan asignadas tarifas a cargo del usuario, inferior a la de equilibrio.

En definitiva, velar por la viabilidad económica de la empresa municipal y la obtención de una situación de equilibrio financiero, además de cumplir con los principios presupuestarios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

7ª) Artículo 11.4 RATMV: en línea con el art. 90.8 de la Ley 13/2016, expresa las materias en las que se exige una mayoría cualificada de 10 votos del Consejo de Administración. Dada la composición proyectada de este órgano de gobierno, en el que el Ayuntamiento tiene 5 representantes de 14 (7 la Generalitat, y 2 la Federación Valenciana de Municipios y Provincias), la exigencia de 10 votos para la adopción de acuerdos sobre diseño y planificación de redes y servicios; diseño y aprobación del régimen tarifario; y definición y ordenación de la estructura de financiación, mecanismos de coordinación y gestión de los mismos (ámbitos funcionales en los que tampoco es posible la delegación -art. 5-), constituye una garantía, pues al menos en estos ámbitos siempre va a necesitarse la conformidad del Ayuntamiento (sin perjuicio del voto de calidad del presidente ex art. 6.1.d).

La aplicación de este quórum de votación no se produce de forma automática por el simple hecho de afectar el correspondiente punto del orden del día a una de esas materias, sino que es necesario 'que afecten de manera preferente y mayoritaria a un municipio' y que se produzca la 'petición razonada del mismo'. En relación con estos requisitos, se avanza que se va solicitar su exención, como régimen especial para la ciudad de Valencia, en el borrador de Ley de Carta Municipal de Valencia que va a presentarse para su estudio por la Generalitat Valenciana, en cuyo marco el grupo de trabajo municipal ha propuesto la siguiente redacción, orientada a que los asuntos que puedan afectar a Valencia en las materias enumeradas se decidan siempre directamente por mayoría cualificada:

'Artículo 65. Transporte público urbano.

1. La ciudad de Valencia ejercerá, en el marco de lo previsto en la legislación estatal y autonómica sectorial correspondiente, las competencias en materia de transporte público de viajeros dentro de los núcleos urbanos de su término municipal.

2. Sin perjuicio de lo anterior, el Ayuntamiento de Valencia podrá delegar total o parcialmente en la Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia, creada por el artículo 90 de la Ley 13/2016, de 29 de diciembre, de medidas fiscales, de gestión administrativa y financiera, y de organización de la Generalitat, sus competencias en materia de transporte público urbano.

3. Vigente la delegación de competencias a que se refiere el punto anterior, la adopción de acuerdos por el Consejo de Administración de la Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia,

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
MARGINAT PER CAP SECCIÓ - SECC. ADM. DE MOBILITAT SOSTENIBLE	MARIA DESAMPARADOS CORET GORGONIO	31/03/2017	ACCVCA-120	8866029708161886177
SECRETARI/A - SECRETARIA B	MANUEL LATORRE HERNANDEZ	31/03/2017	ACCVCA-120	5486098997166407868



que afecten a la ciutat de València, en las materias previstas en el apartado 8 del citado artículo 90 de la Ley 13/2016, de 29 de diciembre, o en cualquier otra que pudiera añadirse en su desarrollo reglamentario, requerirá en todo caso la mayoría cualificada de los miembros del mismo que se defina reglamentariamente.

4. El Ayuntamiento de Valencia designará, en los órganos de gobierno de la Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia, el número de miembros que reglamentariamente se determine, que sumados a los miembros designados por la Federación Valenciana de Municipios y Provincias, nunca será inferior al cincuenta por ciento de los mismos¹.

Segundo. Remitir las indicadas observaciones o alegaciones a la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio para su incorporación, si lo considera procedente, al documento definitivo que sea objeto de aprobación."

PROTECCIÓ DE DADES / PROTECCIÓN DE DATOS

Les dades de caràcter personal que apareixen en esta comunicació formen part d'un fitxer propietat de l'Ajuntament de València. De confirmat amb la Llei Orgànica 15/1999, de Protecció de Dades de Caràcter Personal, vostè pot exercitar els drets d'accés, rectificació, cancel·lació i oposició mitjançant instància presentada davant el Registre Gral. d'Entrada de l'Ajuntament de València.

Los datos de carácter personal que aparecen en esta comunicación forman parte de un fichero propiedad del Ayuntamiento de Valencia. De conformidad con la Ley Orgánica 15/1999, de Protección de Datos de Carácter Personal, Ud. puede ejercitar los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición, mediante instancia presentada ante el Registro Gral. de Entrada del Ayuntamiento de Valencia.

Id. Document: p0Ji UC55 q3+R wIac NRME GcJo thk=
Comprovar autenticitat en <https://sede.valencia.es>

Signat electrònicament per:

Antefirma	Nom	Data	Emissor cert	Núm. sèrie cert
MARGINAT PER CAP SECCIÓ - SECC. ADM. DE MOBILITAT SOSTENIBLE	MÀRIA DESAMPARADOS CORET GORGONIO	31/03/2017	ACCVCA-120	8866029708161886177
SECRETARI/A - SECRETARIA B	MANUEL LATORRE HERNANDEZ	31/03/2017	ACCVCA-120	5486098997166407868