

***Adenda al Informe de alegaciones al
proyecto CV-108, Valencia Metropolitana
Sud***

València, a 13 de septiembre de 2019

1. Antecedentes

Con fecha 18 de febrero de 2019 se emitió informe sobre las alegaciones recibidas en el trámite de información pública al **proyecto de servicio público de transporte CV-108**, Valencia Metropolitana Sud, omitiéndose por error material, las realizadas en tiempo y forma por AUTOBUSES VALENCIA A CATARROJA, S.A. y por el AYUNTAMIENTO DE SILLA.

Mediante resolución del Director General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad de fecha 29 de marzo de 2019, se aprueba el proyecto de servicio público de transporte CV-108, València Metropolitana Sud (DOGV n.º 8.522 de 04/04/2019)

2. Alegaciones recibidas

Se han recibido un total de 15 escritos de alegaciones de entidades de distinta naturaleza:

Remitente	Nº de escritos de alegaciones	Alegaciones
Ayuntamientos y Mancomunidades	10	32
Particulares	-	-
Entidades	3	53
Empresas	2	70
Sindicatos	-	-
Total	15	155

Estas alegaciones han sido presentadas en tiempo y forma, procediéndose a su análisis, que quedó incorporado al informe de fecha 18 de febrero de 2019, complementado con las incluidas en la presente adenda a dicho 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, omitidas en el informe de fecha 18 de febrero de 2019, 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 14		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	30 / 07 / 2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático GVRTE / 2018 / 183162
	Administración / Ente	AUTOBUSES VALENCIA A CATARROJA SA
	Cargo	Representante

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	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. Aunque no existe ninguna obligación legal, pueden observarse las variaciones en los niveles de servicio entre situación actual y futura en el punto 3, comparándose las expediciones previstas para cada municipio.
2	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 no es algo que deba incluirse en el Proyecto, sino que se haría patente en el momento de la licitación
3	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 Reglamento CE1370/2007, después de la fase de alegaciones.
4	Obligación de la GVA de notificar expresamente a los operadores afectados	Desestimada. No hay operadores afectados de una manera directa, ya que el ámbito del Proyecto es completamente nuevo.
5	Sobre el plazo de prórroga de 1 año para la amortización de activos, debería ser de 5 años.	Desestimada. Se eliminará en pliegos la posibilidad de prórrogas, dado que en el proyecto se determina que los principales activos se amortizan durante el plazo de vigencia del contrato.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
6	No se justifica la reversión de los vehículos a la administración al final del contrato, y parece ser contraria al RD 1211/1990.	Estimada. El proyecto indica que los vehículos revertirán en el concesionario. El resto de cuestiones se determinarán por pliego.
7	Falta diferenciar entre servicios básicos / adicionales / suplementarios. No se describen los límites y condiciones de los servicios suplementarios.	Estimada. Se indica que todos los servicios descritos en el Proyecto de Servicio son básicos.
8	No se especifican los costes de infraestructuras (cánones, peajes...).	Estimada. Los costes indicados se encuentran integrados en la partida de costes generales
9	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.
10	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.
11	Ausencia de compensación del régimen tarifario relativo a los títulos coordinados.	No ha lugar. No existe compensación por el uso de títulos, dado que no se asegura un ingreso mínimo por título, sino una aportación que equilibra la explotación.
12	Cálculos para el equilibrio concesional en la prórroga.	Estimada. 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.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
13	Porcentajes de gastos generales y beneficio industrial.	<p>Desestimada.</p> <p>La normativa de aplicación no obliga a ningún porcentaje concreto; basta con que el beneficio sea razonable, como así se estima, siendo acordes los porcentajes con los adoptados por otras administraciones.</p>
14	Uso exclusivo de los vehículos (no se menciona)	<p>Estimada.</p> <p>Las condiciones de exclusividad, en su caso, se han reflejado en el proyecto definitivo.</p>
15	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>
16	El proyecto debería indicar si es posible la subcontratación de servicios	<p>Desestimada.</p> <p>Es una cuestión jurídica que ha de regularse en los pliegos de licitación, no hay obligación legal de hacerlo en el Proyecto.</p>
17	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>
18	Las exigencias de calidad (ITS, web, etc.) no tienen apoyo legal.	<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>
19	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>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
20	En las líneas de Picassent y Silla se imputan velocidades comerciales muy superiores a las observadas por el operador. Se considera pertinente una revisión general del Proyecto contemplando horarios más realistas.	Desestimada. La velocidad comercial de la línea de Picassent se debe al nuevo recorrido propuesto. En todo caso, los tiempos que se indican se consideran adecuados.
21	Línea 1 (Picassent - El Saler), proponen que se mantenga en esta línea la utilización de un vehículo que el resto del año está asignado a la línea 3A (Albal), para ahorrar costes.	Estimada. Se contempla este uso en el proyecto definitivo.
22	La amplitud de horarios de la Línea 2 (Sedaví) es inferior a la de la línea 3A. Proponen disminuir oferta en la línea 3A y aumentarla en la línea 2, aumentando el intervalo de paso de 12' a 15' al inicio y final de jornada, tal como se viene realizando en la actualidad.	Estimada parcialmente. Se acepta la alegación, condicionado a la solución que finalmente se adopte en relación a la reordenación de líneas de la EMT.
23	La velocidad comercial de la Línea 3B (alimentador) es superior a la real, debería incorporarse un tercer vehículo o reducir la línea en Massanassa o Catarroja para cumplir horarios.	Desestimada. El tiempo de viaje considerado se considera adecuado.
24	Solicitan que se revise el tiempo concedido a la línea 4 (Picassent), por dudar que la alternativa por la CV-400 suponga una reducción del tiempo de viaje hasta València; aportando incluso una medición hecha por la propia empresa.	Desestimada. Las mediciones hechas en su día por la propia Subdirección General avalan los datos utilizados en el proyecto. En todo caso, el recorrido de esta línea se revisará.
25	Alegan que, en la línea 4, existe incoherencia entre las que se recogen en la página 10 y las que se establecen en el Anejo 5.	Desestimada. No existe incoherencia, en la página 10 lo que se recoge es el itinerario, las paradas vienen recogidas tanto en el Anejo 5, Paradas, como en cada uno de los mapas de línea.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
26	Plantean la revisión del recorrido de la línea 4, para volver al itinerario actual, dado que con la nueva opción se deja de atender a los municipios del tramo central donde la línea carga aproximadamente un 23% del pasaje, Picassent i Alcàsser pierden la conexión a centros de atracción importantes de estos municipios como colegios, institutos y ambulatorios, y pierden también la conexión directa con el Hospital La Fe.	<p>Estimada.</p> <p>En el proyecto definitivo se revisa el recorrido de la Línea de Picassent de modo que no se abandone la antigua carretera real de Madrid.</p>
27	Plantean la revisión del recorrido de la línea 5 (Silla), para volver al itinerario actual, por entender que el desvío al Hospital La Fe incrementa demasiado el tiempo de viaje que, por otra parte, consideran que está infravalorado en la imputación de tiempos considerados.	<p>Desestimada.</p> <p>El desvío de la Línea de Silla para el acceso directo a la Fe se mantendrá. En todo caso se ha revisado el tiempo de viaje de la línea.</p>
28	Plantean la revisión de los horarios de la línea 5N, dado que la primera y la última expedición se solapan con las de la línea 3A. Y, además, que se pueda ampliar el servicio a los municipios de Alcàsser, Picassent y Sedaví.	<p>Estimada.</p> <p>En el proyecto definitivo se ha revisado el recorrido de la L-5N ampliando el itinerario para atender también a Alcàsser y Picassent, y se han modificado los horarios de modo que no haya solape. Sedaví tiene conexión a través de la Línea 2.</p>
29	Plantean que se introduzca en el proyecto la línea actual entre Alcàsser y Silla y, además, que se incluyan también servicio a los municipios de Sollana, Benifaió, Almussafes y El Perelló.	<p>Estimada parcialmente.</p> <p>En el proyecto definitivo se incorpora la línea entre Alcàsser y Silla. La relación de los municipios de Sollana, Benifaió y Almussafes con los municipios que se atiende con este contrato se entiende que está suficientemente cubierta con el servicio ferroviario de RENFE. El Perelló tiene servicio con la línea 6.</p>
30	No se plantea un régimen tarifario completo.	<p>Desestimada.</p> <p>Será de aplicación la política tarifaria vigente que, en todo caso, queda sujeta a cualquier cambio que la Generalitat pueda hacer en el futuro dado que esta asume el riesgo tarifario.</p>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
31	Plantean que en lo relativo al transbordo interno se debe establecer un límite horario.	<p>Estimada.</p> <p>En las condiciones de uso de los títulos se establece el límite horario para efectuar el transbordo con el billete sencillo.</p>
32	Plantean que en la línea nocturna se considere como costes adicionales de personal el plus de nocturnidad y la conveniencia de dotar el servicio de un agente de seguridad.	<p>Desestimada.</p> <p>El coste específico del plus de nocturnidad en el servicio nocturno es un coste marginal que se considera subsumido en el cómputo global del coste de personal del contrato. En cuanto a la posible dotación de un agente de seguridad en estos servicios, no se considera necesario.</p>
33	Plantea una revisión al alza de los costes unitarios considerados en los conceptos de Amortización (en el que se tendría que prever también una futura reconversión a híbridos), combustible, mantenimiento.	<p>Desestimada.</p> <p>Los costes unitarios del proyecto se consideran adecuados puesto que se trabaja sobre referencias objetivas y/o de mercado</p>
34	Solicitan mayor información sobre el criterio fiscal de la aportación del déficit de la explotación	<p>Estimada.</p> <p>La aportación de la Generalitat está contemplada como una subvención a la explotación y por tanto no lleva IVA</p>
35	Plantean que la edad máxima del vehículo se aumente a 14 años	<p>Desestimada.</p> <p>El proyecto definitivo las condiciones relativas a la edad de la flota, que coincide con el plazo previsto del contrato, por lo que las amortizaciones están aseguradas.</p>

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 15		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	31 / 07 / 2018 (correo certificado 30/7/2019)
	Nº de Registro de Entrada	Registro General 19189/3000
	Administración / Ente	Ajuntament de Silla
	Cargo	Alcaldía

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Propuesta de aumentar el número de expediciones por día, con una cadencia de 15 minutos, prolongando la línea 3 Valencia – Albal, incorporando a Silla en el recorrido.	Desestimada. Silla cuenta con ya con un amplio servicio ferroviario que presta RENFE con una frecuencia de 10 minutos en hora punta y 15 minutos el resto de día, que les comunica con València y con otras poblaciones del corredor. Silla no está en el recorrido de la línea 3, y desplazar la cabecera de la línea implicaría mayores recorridos y costes para la administración, comprometiéndose la calidad del servicio que se va a prestar a otras poblaciones que no disponen de otras alternativas de transporte público.
2	Propuesta para que en el pliego de condiciones se incluya que los vehículos que presten el servicio sean híbridos	Desestimada. Los vehículos deberán cumplir con lo dispuesto en el Reglamento 715/2015, pero en el proyecto se determinará que preferentemente se deberá optar por aquellas tecnologías más limpias y eficiente que sean acordes con el servicio.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
3	La inclusión de una línea directa entre Silla-Hospital la Fe, con las frecuencias actuales del servicio actual prestado por el Ayuntamiento de Silla, en el ejercicio de una competencia que reconoce como impropia	<p>Desestimada.</p> <p>El proyecto contempla una línea “L-5, València – Silla”, que discurrirá por el término municipal de Silla que incluye en su recorrido la parada del Hospital La Fe (Av. Fernando Abril Martorell, s/n), con un total de 18/17 expediciones en laborables, frente a las 5/5 expediciones que dispone actualmente con el servicio que presta el Ayuntamiento de Silla, en el ejercicio de una competencia impropia.</p>
4	Propuesta de inclusión en el pliego de condiciones del mantenimiento de marquesinas y paneles informativos a cargo del concesionario.	<p>Desestimada.</p> <p>La obligación del operador alcanzará al mantenimiento de la información en las paradas de carácter interurbano.</p>
5	Para poder recoger las conclusiones del Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de València, actualmente en redacción, que se reduzca el plazo del contrato o se contemple la posibilidad de recogerlas en el pliego de condiciones.	<p>Desestimada.</p> <p>El plazo del contrato se ha determinado en función del plazo de amortización de los principales activos, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento 1370/2007.</p> <p>El pliego que vaya a regir la contratación no puede obligar a considerar las conclusiones de un documento no vigente.</p>

4. Resumen y conclusión

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

	Nº de escritos de alegaciones	Alegaciones				
		Recibidas	Estimadas	Estimadas parcialmente	Desestimadas	No ha lugar
Total	15	155	59	7	87	2

Se concluye a la vista de las respuestas a las alegaciones incluidas en la presente adenda al informe de alegaciones del proyecto CV-108 València Metropolitana Sud, que no se requiere realizar correcciones en el proyecto definitivo aprobado, puesto que ya se habían incorporado las que se estimaban procedentes.