

***Informe de alegaciones al proyecto CV-115,
Ontinyent – Xàtiva***

València, a 23 de abril de 2019

1. Antecedentes

La Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad aprobó inicialmente el proyecto de servicio público de transporte **CV-115, Ontinyent – Xàtiva** sometiéndolo a información pública, por Resolución de fecha 27 de julio de 2018 del Director General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de movilidad de la Comunitat Valenciana.

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

2. Alegaciones recibidas

Se han recibido un total de 9 escritos de alegaciones de entidades de distinta naturaleza:

Remitente	Nº de escritos de alegaciones	Alegaciones
Ayuntamientos y Mancomunidades	2	3
Particulares	-	-
Entidades	3	59
Empresas	4	91
Sindicatos	-	-
Total	9	153

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	17 / 09 / 2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 240319
	Administración / Ente	Asociación Empresarial de Transporte de Viajeros (ADIVA)
	Cargo	Presidencia

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Realiza objeciones sobre la integración del transporte escolar y solicitan un posible retraso en el inicio de los procedimientos de licitación ligados al momento en que finalice las concesiones vigentes de transporte escolar.	Desestimada. Este planteamiento responde a las necesidades futuras de la Generalitat.
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.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
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.
6	Pide la acreditación de la habilitación jurídica o la aprobación de algún convenio interadministrativo entre Consellerías para asumir competencias en transporte escolar.	Desestimada. Los servicios de transporte contemplados en el presente proyecto son competencia de la CHOPVT.
7	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)
8	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.
9	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
10	Sobre tráficos coincidentes	Desestimada La diferente naturaleza de cada concesión, en cuanto a funcionalidad y nivel de oferta, se considera que permite establecer estos tráficos concretos como compartidos, ya que con ello no se producirá una situación de concurrencia lesiva para las partes y si un claro beneficio para los potenciales usuarios. Aunque, en todo caso, los servicios de cada concesión deberán atender al cumplimiento de los horarios y las paradas donde se indica en el correspondiente proyecto de transporte.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
11	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.
12	No se especifican los costes de infraestructuras (cánones, peajes...).	Estimada. Los costes indicados se encuentran integrados en la partida de costes generales.
13	No existe una compensación equilibrada por carecer de revisión de precios.	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.
14	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.
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.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
17	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.
18	Uso exclusivo de los vehículos (no se menciona)	Estimada. La exclusividad quedará reflejada, en su caso, en el proyecto definitivo.
19	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.
20	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.
21	Mantenimiento de marquesinas y paradas (falta de competencia de la Consejería)	Estimada. La obligación del operador alcanza al mantenimiento de la información en las paradas de carácter interurbano.
22	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".	Desestimada. 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.
23	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 2		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	19 / 09 / 2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 242165
	Administración / Ente	La Beniganense, S.L.
	Cargo	Administrador

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Plantean que quizás se debería elaborar un nuevo mapa de rutas que resulte atractivo para los usuarios, modificando tiempos de viaje, modernizando flota, reordenando calendarios de prestación e itinerarios, introduciendo servicios a la demanda, etc.; a valorar por la Administración.	Estimada. Todas estas posibilidades se han tenido en cuenta y se ha diseñado un nuevo mapa de servicios cuyo objetivo es resultar más atractivo para los usuarios y optimizar los recursos públicos destinados al transporte público.
2	Cuestiona el objetivo de integrar el transporte escolar en las líneas regulares por las distintas características que presentan la demanda por estos dos motivos de movilidad, y critica que con ello se pretenda evitar un déficit presupuestario.	No ha lugar. El diseño del mapa de servicios es una competencia de la Generalitat, habiéndose llevado a cabo con el objetivo de mejorar el servicio y la eficiencia del mismo.
3	No es de recibo que la Administración intente conseguir el equilibrio económico de las líneas regulares a costa de las empresas del sector, perjudicándolas hasta el extremo de llevarlas a la desaparición. Consideran que se está destrozando el tejido empresarial en el sector, principalmente el valenciano. El motivo principal es el que las empresas adjudicatarias de las líneas regulares también tendrán el derecho a "explotar" los servicios de transporte escolar.	No ha lugar. El diseño del mapa de servicios es una competencia de la Generalitat. En la definición de los nuevos contratos se ha considerado que estos debían tener una escala mínima, aunque intentando evitar también que ello redundara en una limitación a la libre competencia.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 3		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	20 / 09 / 2018
	N.º de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 243545
	Administración / Ente	Ajuntament de la Font de la Figuera
	Cargo	Administració

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	En la línea L-1 La Font de la Figuera - Xàtiva, solicita la ampliación del número de expediciones de lunes a viernes laborables, en una más al día de ida y vuelta, por tanto 4 por sentido y, como mínimo, de una expedición de ida y vuelta los sábados y los domingos.	Estimada parcialmente. Se ampliará el servicio de La Font de la Figuera con una expedición más ida y vuelta de lunes a domingo hasta Moixent, para coordinar con el ferrocarril.
2	En la línea L-6 La Font de la Figuera - Ontinyent, solicita, de lunes a viernes laborables, una expedición más por sentido, por tanto 2 de ida y 2 de vuelta; y el establecimiento, como mínimo de una expedición por sentido los sábados y domingos.	Desestimada. Dado que actualmente, el servicio entre La Font de la Figuera y Ontinyent no existe, se considera que la oferta de servicio propuesto en proyecto es suficiente para la demanda estimada, siendo la propuesta del proyecto una apuesta experimental que, caso de resultar positiva, podrá aumentarse en el futuro.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 4		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	21 / 09 / 2018
	N.º de Registro de Entrada	Registre Entrada Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori 22213 / 3000
	Administración / Ente	Ajuntament d'Atzeneta d'Albaida
	Cargo	Alcaldía

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Solicitan que se incluya al municipio de Atzeneta en el recorrido de la línea L-2a Ontinyent - Xàtiva, dada la dependencia funcional que existe entre Atzeneta y Xàtiva, por motivos hospitalarios, Hacienda, transportes, etc.	Estimada. Se modificará el recorrido de la línea L-2a para incluir el municipio de Atzeneta en su recorrido.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 5		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	21 / 09 / 2018
	N.º de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 246346
	Administración / Ente	Autobuses Chambitos, S.L.
	Cargo	Alcaldía

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Realiza objeciones sobre la integración del transporte escolar y solicitan un posible retraso en el inicio de los procedimientos de licitación ligados al momento en que finalice las concesiones vigentes de transporte escolar.	Desestimada. Este planteamiento responde a las necesidades futuras de la Generalitat.
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	Pide la acreditación de la habilitación jurídica o la aprobación de algún convenio interadministrativo entre Consellerías para asumir competencias en transporte escolar.	Desestimada. Los servicios de transporte contemplados en el presente proyecto son competencia de la CHOPVT.
7	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)
8	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.
9	Sobre el cálculo de la amortización de los vehículos del transporte escolar.	Desestimada. La amortización de los vehículos está calculada para el periodo previsto de prestación de los servicios.
10	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
11	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.
12	No se especifican los costes de infraestructuras (cánones, peajes...).	Estimada. Los costes indicados se encuentran integrados en la partida de costes generales.
13	No existe una compensación equilibrada por carecer de revisión de precios.	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
14	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.
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	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.
18	Uso exclusivo de los vehículos (no se menciona)	Estimada. La exclusividad quedará reflejada, en su caso, en el proyecto definitivo.
19	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.
20	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
21	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>
22	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>
23	Solicitan mayor información sobre el criterio fiscal de la aportación del déficit de la explotación	<p>Desestimada.</p> <p>El tratamiento fiscal se ajustará a lo dispuesto en la normativa aplicable.</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>
25	Subsidiariamente, si no se considera que concurre la causa de nulidad, resultará de aplicación la causa de anulabilidad prevista en el artículo 48.1 de la LPAC-AP.	<p>Desestimada.</p> <p>La información pública del Proyecto no es un acto recurrible.</p>

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 6		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	21 / 09 / 2018
	N.º de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 246017
	Administración / Ente	Autocares J.Pla S.A.
	Cargo	Representante

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Realiza objeciones sobre la integración del transporte escolar y solicitan un posible retraso en el inicio de los procedimientos de licitación ligados al momento en que finalice las concesiones vigentes de transporte escolar.	Desestimada. Este planteamiento responde a las necesidades futuras de la Generalitat.
2	Excesiva fragmentación de los Proyectos (impide sinergias), y solicitan que se unan las zonas de Ontinyent-Xàtiva con la de Xàtiva Nord.	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	Pide la acreditación de la habilitación jurídica o la aprobación de algún convenio interadministrativo entre Consellerías para asumir competencias en transporte escolar.	Desestimada. Los servicios de transporte contemplados en el presente proyecto son competencia de la CHOPVT.
7	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)
8	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.
9	Sobre el cálculo de la amortización de los vehículos del transporte escolar.	Desestimada. La amortización de los vehículos está calculada para el periodo previsto de prestación de los servicios.
10	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
11	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.
12	No se especifican los costes de infraestructuras (cánones, peajes...).	Estimada. Los costes indicados se encuentran integrados en la partida de costes generales.
13	No existe una compensación equilibrada por carecer de revisión de precios.	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
14	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.
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	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.
18	Uso exclusivo de los vehículos (no se menciona)	Estimada. La exclusividad quedará reflejada, en su caso, en el proyecto definitivo.
19	Régimen de coordinación difuso en cuanto a su alcance. El proyecto debería disponer el derecho reconocido a los nuevos concesionarios de servicios interurbanos para establecer paradas en cascos urbanos en ubicaciones coincidentes con estaciones de ferrocarril y aeropuertos.	Desestimada. Las prohibiciones de tráfico están especificadas en la matriz de tráfico del proyecto expuesto a información pública.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
20	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>
21	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>
22	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>
23	Solicitan mayor información sobre el criterio fiscal de la aportación del déficit de la explotación	<p>Desestimada.</p> <p>El tratamiento fiscal se ajustará a lo dispuesto en la normativa aplicable.</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>
25	Subsidiariamente, si no se considera que concurre la causa de nulidad, resultará de aplicación la causa de anulabilidad prevista en el artículo 48.1 de la LPAC-AP.	<p>Desestimada.</p> <p>La información pública del Proyecto no es un acto recurrible.</p>
26	Solicitan que se incluya al municipio de Atzeneta en el recorrido de la línea L-2a Ontinyent - Xàtiva, dada la dependencia funcional que existe entre Atzeneta y Xàtiva, por motivos hospitalarios, Hacienda, transportes, etc.	<p>Estimada.</p> <p>Se modificará el recorrido de la línea L-2a para que incluya al municipio de Atzeneta en su recorrido.</p>

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 7		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	21 / 09 / 2018
	N.º de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 246047
	Administración / Ente	Autobuses La Concepción Vicente Montes e Hijos, S.L.
	Cargo	Representante

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)	Estimada. La exclusividad quedará reflejada, en su caso, en el proyecto definitivo.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
6	Régimen de coordinación difuso en cuanto a su alcance. El proyecto debería disponer el derecho reconocido a los nuevos concesionarios de servicios interurbanos para establecer paradas en cascos urbanos en ubicaciones coincidentes con estaciones de ferrocarril y aeropuertos.	Desestimada. Las prohibiciones de tráfico están especificadas en la matriz de tráfico del proyecto expuesto a información pública.
7	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.
8	Falta de viabilidad económica	Desestimada. La viabilidad económica de la explotación propuesta queda demostrada en el apartado 9.5 Equilibrio económico del contrato, en tanto que la Generalitat asume la necesidad de una aportación extraordinaria para equilibrar los costes de prestación.
9	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.
10	Se está proponiendo en el proyecto realizar el transporte escolar en el escenario futuro, a pesar de que esta Conselleria no tiene competencia alguna sobre el mismo.	Desestimada. Los servicios de transporte contemplados en el presente proyecto son competencia de la CHOPVT.
11	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.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
12	Fijación arbitraria e injustificada de los porcentajes de Gtos. Gen. y B.I. sin tener en cuenta los criterios del Ministerio.	Desestimada. La normativa de aplicación no obliga a ningún porcentaje concreto; basta con que sea razonable, como así se estima.
13	Disfunción temporal del transporte general y especial, imprescindible esperar al vencimiento del escolar en 2020	Desestimada. Este planteamiento se corresponde con necesidades futuras de la Generalitat.
14	Solicita la unificación de las concesiones CV-112 y CV-115, dado que la CV-112 en los primeros años no alcanza los 500.000,00 € de actividad, y una sola concesión atendería mejor la movilidad de la zona.	Desestimada. De conjunto, 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.
15	Pérdida de la conexión con València. Plantea una reordenación concesional de los proyectos CV-112, CV-115 y CV-302.	Desestimada. La propuesta de ordenación general de servicios se considera óptimo para la explotación de los servicios de transporte interurbano por carretera en la Comunitat Valenciana. La conexión con València del ámbito del contrato CV-115 se ha estimado que resulta más eficiente mediante ferrocarril.
16	Alega discrepancia en las longitudes de línea en las líneas Banyeres-Ontinyent y Xàtiva-Ontinyent.	Desestimada. La diferencia se produce porque se comparan longitudes que se corresponden a itinerarios diferentes. El recorrido de las líneas del proyecto no se corresponde con recorridos actuales.
17	Alega que, en determinadas líneas, por localización de cabeceras y horarios establecidos, se producen kilómetros de vacío y horas de conductor parado que deberían imputarse específicamente y no con carácter general como se ha hecho.	Desestimada. Para la imputación de kilómetros de vacío y tiempos de conducción por toma y deje, se objetiviza la estimación del coste y no se entra en la gestión interna que puede realizar cada empresa, que pueden tener funciones de coste diferentes.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
18	Pregunta si se permiten tráfico dentro de Xàtiva, que vienen indicados como prohibidos en la matriz de tráfico.	Estimada. La matriz de tráfico se modificará, autorizándose como tráfico compartidos la relación entre la ciudad de Xàtiva y el Hospital Lluís Alcanyís.
19	Pregunta si se permiten tráfico dentro de Ontinyent, que vienen indicados como prohibidos en la matriz de tráfico.	No ha lugar. Los tráfico dentro de Ontinyent no están autorizados, como indica la matriz.
20	No queda claro si se deben poner postes o marquesinas en las paradas indicadas en el proyecto, ni quién debe hacerse cargo de su mantenimiento	Estimada. La obligación del operador alcanza al mantenimiento de la información en las paradas de carácter interurbano.
21	Se considera que, con las demandas fijadas en proyecto (55/35/19 plazas y reserva de 2 para PMR), los vehículos deben ser de una longitud mayor y un coste superior al estimado en proyecto (al menos un 10% superior)	Desestimada. Los costes unitarios del proyecto se consideran adecuados puesto que se trabaja sobre referencias objetivas y/o de mercado
22	Señala que el coste kilométrico es el cociente entre los km recorridos frente a los km comerciales recorridos, que el proyecto lo calcula mal al establecerlo en 0,45 €/Km y pregunta cuál es el sentido del mismo y para qué pretende establecerse.	No ha lugar. El coste kilométrico es el cociente del coste total partido por los kilómetros totales. El 0,55 €/km a que hace referencia Autobuses la Concepción es el coste kilométrico de los costes asociados a los kilómetros, que se establece para que quede determinado ante posibles modificaciones de oferta que se puedan llevar a cabo en el futuro.
23	No se justifica la estimación de incremento de demanda asociado a un incremento en la oferta, y cada vez hay menos población en los ámbitos rurales	Estimada. Se revisarán las estimaciones de demanda

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
24	Alega que en distintos proyectos de la provincia de València se han considerado diferentes costes de personal, lo que no cabe, dado que para todos opera el mismo convenio colectivo.	<p>Desestimada.</p> <p>El coste de personal se ha estimado a partir del convenio colectivo del sector; las diferencias que existen entre proyectos se deben a que, con la posible subrogación de personal, en aquellos en los que las empresas actuales declaran costes de personal superior, se han considerado estos.</p>
25	No hay suficiente información en cuanto a las características de los paneles informativos que debe haber dentro de los autobuses	<p>Estimada.</p> <p>En el pliego se fijarán unos criterios mínimos.</p>
26	No se ha incluido el coste de personal que no es de conducción; el proyecto debería reflejar los costes imputables a otro personal de conducción, taller y administración.	<p>Estimada.</p> <p>Se subrogará todo el personal que tenga derecho según la normativa; en los pliegos de licitación se indicará la información requerida relativa a la subrogación que exige la normativa sectorial y la jurisprudencia existente.</p>
27	Insuficiencia de vehículos para la prestación del servicio en ambos escenarios.	<p>Desestimada.</p> <p>Los vehículos necesarios en cada Escenario son los que se ha estimado con los horarios programados.</p>
28	Se considera un error haber puesto como vehículos escolares algunos de 35 plazas o de 19-21 plazas, por suponer un bloqueo para el posible aumento de demanda en los próximos años	<p>Desestimada.</p> <p>Los vehículos se han estimado en función de los datos de demanda disponibles. Un posible aumento de la demanda se suplirá con refuerzos, de acuerdo con los criterios de compensación que se recogerán en los pliegos de condiciones técnicas.</p>
29	Se considera que se han subestimado las cifras de kilometraje al no haber tenido en cuenta los kilómetros de vacío.	<p>Desestimada.</p> <p>La imputación de exceso de kilómetros se hace con carácter general, sobre los kilómetros comerciales, sin diferenciar por líneas, habiéndose contemplado un 6% para el transporte general y un 30% para transporte escolar, que se considera suficiente.</p>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
30	Se ha detectado que faltan rutas escolares pertenecientes a Centros localizados en poblaciones adheridas a este título concesional y que deberían incluirse.	<p>Desestimada.</p> <p>Las rutas escolares que se han incorporado al proyecto son aquellas que se considera que aportan funcionalidad o economías de escala y no pueden verse afectada la calidad del servicio escolar por su inclusión en un servicio de uso general, aunque sea de preferencia escolar.</p>
31	Se ha observado la duplicidad de rutas escolares con el proyecto CV-112.	<p>Desestimada.</p> <p>Las rutas escolares que aparecen duplicadas lo que están en realidad es divididas.</p>
32	No se han tenido en cuenta los gastos fiscales y deberían estar en partidas convenientemente desagregadas.	<p>Estimada.</p> <p>Los costes indicados se encuentran integrados en la partida de costes generales, que se indicará.</p>
33	Los gastos de combustible estimados en proyecto son demasiado bajos.	<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	La duración media de los neumáticos considerada en proyecto es demasiado alta. Según su experiencia, indican que raramente superan los 65.000km en esa zona.	<p>Desestimada.</p> <p>Los costes unitarios del proyecto se consideran adecuados puesto que se trabaja sobre referencias objetivas y/o de mercado.</p>
35	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>
36	Consideran excesivamente baja la imputación de los vehículos escolares. Indican que debería ser de al menos el 50% dado que en esa zona prácticamente son de dedicación exclusiva	<p>Estimada parcialmente.</p> <p>Se revisará la imputación de los vehículos escolares en la zona de Xàtiva-Ontinyent.</p>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
37	Con la revisión de costes e imputación de recursos que alega, el operador realiza una estimación de costes del servicio de tal modo que le resulta un coste de 0,96 M€ en el escenario inicial, un 42% más que en el proyecto, y un coste de 2,08 M€ en el escenario futuro, un 56% más que en el proyecto.	Desestimada. La estimación de costes del proyecto se considera que se ha realizado con los costes unitarios adecuados.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 8		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	21 / 09 / 2018
	N.º de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 245993
	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 planteamiento responde a necesidades futuras de la Generalitat.
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	Pide la acreditación de la habilitación jurídica o la aprobación de algún convenio interadministrativo entre Consellerías para asumir competencias en transporte escolar.	No ha lugar. Los servicios de transporte contemplados en el presente proyecto son competencia de la CHOPVT.
7	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)
8	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.
9	Sobre el cálculo de la amortización de los vehículos del transporte escolar.	No ha lugar. El servicio escolar seguirá atendándose como en la actualidad. No se incluirá en este proyecto.
10	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.
11	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.
12	Sobre tráficos coincidentes	Desestimada La diferente naturaleza de cada concesión, en cuanto a funcionalidad y nivel de oferta, se considera que permite establecer tráficos concretos como compartidos, ya que con ello no se producirá una situación de concurrencia lesiva para las partes y si un claro beneficio para los potenciales usuarios.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
13	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>
14	No existe una compensación equilibrada por carecer de revisión de precios.	<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>
15	El Proyecto no describe todos los medios técnicos y demás requisitos de carácter laboral y organizativo que se consideren imprescindibles para la prestación del servicio.	<p>Estimada.</p> <p>El proyecto fija el nivel de servicio requerido por la Administración y cuantifica los medios precisos. Se ha incluido un nuevo apartado sobre medios personales.</p>
16	Subrogación de personal: falta personal y categorías a subrogar.	<p>Estimada.</p> <p>Se subrogará todo el personal que tenga derecho según la normativa; en los pliegos de licitación se indicará la información requerida relativa a la subrogación que exige la normativa sectorial y la jurisprudencia existente.</p>
17	No queda claro si hay o no subrogación del material móvil.	<p>Estimada.</p> <p>Las condiciones del material móvil quedarán definidas en el Proyecto.</p>
18	Cálculos para el equilibrio concesional en relación a la prórroga, la previsión de inicio del contrato y las proyecciones durante la vigencia del contrato.	<p>Desestimada.</p> <p>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.</p>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
19	Porcentajes de gastos generales y beneficio industrial.	<p>Desestimada.</p> <p>La normativa de aplicación no obliga a ningún porcentaje concreto; basta con que sea razonable, como así se estima.</p>
20	Uso exclusivo de los vehículos (no se menciona)	<p>Estimada.</p> <p>La exclusividad quedará reflejada, en su caso, en el proyecto definitivo.</p>
21	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>
22	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>
23	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>
24	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>
25	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 9		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	21 / 09 / 2018
	N.º de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE / 2018 / 246292
	Administración / Ente	Unión Valenciana de Transportistas de Viajeros en Autocar (UVATRA)
	Cargo	Representante

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Insuficiente justificación de la incorporación del transporte escolar	Desestimada. Este planteamiento responde a las necesidades futuras de la Generalitat.
2	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.
3	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.
4	No queda claro si hay o no subrogación del material móvil.	Estimada. Las condiciones del material móvil quedarán definidas en el Proyecto.
5	Solicitan una mayor información en cuanto a las instalaciones fijas precisas y su valoración en la oferta.	Estimada parcialmente. Como se indica en el proyecto las instalaciones fijas se especificarán en el pliego; su repercusión se considera incluida en los gastos generales de la explotación.
6	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
7	Indican contradicciones en el número de plazas, los metros de los autobuses y la necesidad de que sean adaptados. Además, indican que en esta zona los autobuses grandes pueden no poder llegar a todos los pueblos	Estimada parcialmente. El número de plazas y las longitudes son orientativas, se modificarán para dar más flexibilidad y pueda haber una mejor adaptación a la demanda. En las rutas de menor demanda, que coincide con itinerarios de peores vías, los vehículos son pequeños. Pero, en cualquier caso, todos los vehículos deberán estar adaptados.
8	Consideran totalmente innecesario que todos los vehículos sean adaptados, sobre todo los escolares	Desestimada. Los vehículos deberán estar adaptados de acuerdo con lo que establezca la normativa vigente para cada tipo de autobús.
9	Indeterminación en los criterios de la edad máxima de los vehículos.	Estimada. Las condiciones del material móvil quedarán definidas en el Proyecto.
10	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.
11	Protección jurídica del menor. Muestran reticencias al respecto de cómo se va a proteger al menor en los transportes de preferencia escolar	Desestimada. Los servicios integrados existen en la normativa sectorial y se desarrollan con total normalidad en numerosas Comunidades Autónomas. No hay ninguna exigencia legal de protección al menor que impida la prestación integrada. Además en este proyecto se elimina el transporte escolar.

4. Resumen

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

	Nº de escritos	Alegaciones				
		Recibidas	Estimadas	Estimadas parcialmente	Desestimadas	No ha lugar
Total	9	153	55	4	88	6