

***Informe de alegaciones al proyecto CV-207,
Alacant Metropolitana Nord***

València, a 7 de mayo de 2019

1. Antecedentes

La Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad aprobó inicialmente el proyecto de servicio público de transporte **CV-207, Alacant Metropolitana Nord** sometiéndolo a información pública, por Resolución de fecha 7 de marzo 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 16 de marzo de 2018, finalizando el período para la presentación de alegaciones el 19 de abril de 2018.

2. Alegaciones recibidas

Se han recibido un total de 17 escritos de alegaciones de entidades de distinta naturaleza:

Remitente	Nº de escritos de alegaciones	Alegaciones
Ayuntamientos y Mancomunidades	4	15
Particulares	0	0
Entidades	5	70
Empresas	2	50
Sindicatos y grupos políticos	6	36
Total	17	171

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	06/04/2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE/2018/67123
	Administración / Ente	Federación Provincial de Transportes Interurbanos de Viajeros (F.P.T.I.V)
	Cargo	Directora de la Federación Provincial

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Sobre el plazo de prórroga establecido en el PSP.	Desestimada Se eliminará en el proyecto definitivo la posibilidad de prórrogas.
2	Sobre la no diferenciación entre servicios básicos, adicionales y suplementarios.	Estimada Se indicará que todos los servicios descritos en el Proyecto de Servicio son básicos.
3	Sobre la falta de concreción de las componentes de coste asociadas al uso de infraestructuras.	Estimada Los costes indicados se encuentran integrados en la partida de gastos generales.
4	Sobre la falta de concreción de la cuestión de la amortización del material móvil.	Estimada Parcialmente La amortización del material móvil, se ajusta al plazo del contrato, considerando la adquisición de vehículos nuevos.
5	Sobre la falta de proyección de los ingresos ni los costes a lo largo del periodo.	Estimada Estas proyecciones se incluirán en el proyecto adjunto a pliegos.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
6	Sobre las ratios de Gastos Generales y Beneficio Industrial incluidos en el PSP.	Desestimada Se aplican criterios de mercado y/o referencias objetivas dentro de lo razonable.
7	Sobre la obligación de ofrecer información a usuarios en paradas y marquesinas y su mantenimiento.	Estimada Parcialmente La obligación del operador alcanza al mantenimiento de la información en las paradas de carácter interurbano.
8	Sobra la falta de inclusión de la subrogación de personal en los costes de 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.
9	No se establece la obligación de utilizar la Estación de Autobuses, aun cuando hay líneas que exceden las distancias establecidas en los art. 65 y 75 del ROTT.	No ha lugar En el proyecto sí se indican las líneas con O/D en estaciones de autobuses; los costes de esa incorporación están incluidos en la estructura de costes.
10	Sobre la ausencia de seguridad jurídica al no existir un convenio previo entre el Ayuntamiento de Alicante y la GVA en referencia a los tráficos urbanos.	No ha lugar No es una condición indispensable para un proyecto el tener cerrados los convenios de desarrollo de los tráficos; precisamente, el período de alegaciones tiene esta utilidad.
11	Sobre la falta de un pliego de condiciones técnicas aprobado cuando se somete el PSP a información pública.	Desestimada No hay obligación legal de que así sea.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 2		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	10/04/2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro General de la Generalitat Nº 9437/3000
	Administración / Ente	FeSMC UGT PAIS VALENCIANO
	Cargo	Responsable Sector Ttes de FESMC UGT PV

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Creación Ente Gestor del Transporte Metropolitano.	No ha lugar. Es una propuesta que excede del ámbito del Proyecto.
2	Se toma como base el convenio laboral provincial del sector, cuando es convenio de empresa desde 2015.	Desestimada. Se ha tomado como referencia el convenio de empresa.
3	Cálculo costes de personal de conducción en base al convenio de empresa de 2017 sin tener en cuenta la posibles variaciones futuras.	Desestimada. Los costes salariales se consideran adecuados. Estos se han obtenido en base a la información facilitada por la actual operadora y al convenio provincial aplicable.
4	No se han considerado posibles variaciones en el coste anual en los 10 años del servicio.	Estimada. Estas proyecciones se incluirán en el proyecto adjunto a pliegos.
5	Subrogación de todo el 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.
6	Afectación a la jornada para los trabajadores en líneas que pasan a transporte a la demanda.	No ha lugar. La fórmula de explotación del servicio (bien sea fija o a la demanda) no va a afectar a las condiciones laborales de los trabajadores.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
7	Seguridad: necesidad de reducir la jornada laboral de los trabajadores.	No ha lugar. Se exige el cumplimiento de la normativa vigente.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 3		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	13/04/2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE/2018/72898
	Administración / Ente	Confederación General del Trabajo (CGT)
	Cargo	Secretario de Organización del SOV de CGT

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	No existe justificación suficiente para dividir el servicio actual en dos concesiones.	No ha lugar. Se trata de una competencia de la GVA en cuanto a la planificación de los servicios.
2	El Pliego debe contemplar las condiciones laborales pactadas haciendo referencia a una plantilla mínima que no vulnere los derechos laborales de los trabajadores.	Estimada. Los proyectos se han desarrollado con el máximo respeto a la normativa laboral de aplicación. Los pliegos de licitación cumplirán igualmente con dicha normativa.
3	Incluir que las instalaciones (oficinas, cocheras, talleres, etc.) estén en la localidad de Alicante.	Estimada. La necesidad definitiva y la ubicación posible de las instalaciones necesarias para la prestación del servicio se definirán en los pliegos de licitación.
4	Contemplar en el Pliego la obligación de cumplimiento de la Normativa de requisitos y de accesibilidad a las paradas (art. 6 y anexo V del RD 1.544/07).	Estimada. Los pliegos cumplirán con todos los requisitos de accesibilidad que sean de aplicación.
5	Se debe subrogar todo el personal (inspección, talleres, administración, etc.), no sólo el de conducción.	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.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
6	Se debe contemplar que la empresa concesionaria asumirá las condiciones laborales previstas en el Convenio Colectivo actualmente vigente al que se hallen inscritos los trabajadores subrogados, durante toda la vigencia y eventuales prórrogas del contrato.	Estimada. En los pliegos se indicará toda la información necesaria para la subrogación laboral, de acuerdo con las exigencias de la normativa sectorial y de contratación pública y a la información proporcionada por el operador prestatario actual.
7	Las expediciones propuestas no cumplen con las frecuencias propuestas. Incrementar en L2 y L3 las expediciones en verano.	Desestimada. El nivel de servicio propuesto se considera adecuado a la demanda existente.
8	Debe garantizarse en el Pliego de Condiciones la actualización salarial prevista en el Convenio Colectivo aplicable, así como el régimen de retribuciones previsto en el mismo.	Estimada. En los pliegos se indicará toda la información necesaria para la subrogación laboral, de acuerdo con las exigencias de la normativa sectorial y de contratación pública y a la información proporcionada por el operador prestatario actual.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 4		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	16/04/2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE/2018/73578
	Administración / Ente	Ayuntamiento de Mutxamel
	Cargo	Secretario

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Reanudar el servicio de las antiguas líneas C54 y C55, manteniendo todo el año la C54.	Desestimada. Las antiguas líneas C54 y C55 han sido sustituidas por otras líneas que conectan El Campello, Mutxamel y Sant Joan con Sant Vicent mediante transbordo en el Hospital de Sant Joan que disponen de mayor frecuencia durante el año, mejores condiciones tarifarias y, en base a la evolución de los viajeros, también mayor demanda.
2	Mantener la L4 (antigua L31) todo el año.	Estimada. Se acepta la alegación y la L4 dará servicio durante todo el año.
3	Incluir una lanzadera cada 30 minutos en la L3 que no pase por el Hospital.	Estimada. Se realizarán, en hora punta de mañana de lunes a viernes laborables, expediciones que vayan directas a Alicante sin parar en el Hospital de Sant Joan.
4	Reanudar el servicio de la antigua L26 tal y como estaba antes de su eliminación el 1 de julio de 2015.	Estimada parcialmente. Se ha creado una nueva línea en la CV-208 que conecta Tangel con el Hospital de Sant Joan, donde se puede hacer transbordo con la línea L3 de la CV-207 para llegar a Alacant.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 5		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	16/04/2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE/2018/73810
	Administración / Ente	Asociación Empresarial de Transporte de Viajeros de Alicante (ASOVAL)
	Cargo	Representante ASOVAL

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Incumplimiento de los preceptos de planificación establecidos en la Ley de Movilidad de la Generalitat.	Desestimada. Se ha llevado a cabo un proceso de planificación estratégica, con el análisis de la situación actual, el establecimiento de criterios y objetivos de reordenación, la articulación de áreas funcionales de prestación y la posterior reestructuración de la Red sobre las pautas anteriores.
2	Extraña coordinación entre servicios de CV-207 y CV-208. También con el TRAM y líneas urbanas.	Estimada. Las prohibiciones de tráfico están especificadas en el Proyecto.
3	Omitir punto 8 donde se alude al futuro convenio entre el Ayuntamiento y la GVA, o generalizar ese criterio a toda la CV allí donde haya tráficos urbanos.	Estimada. Se ha eliminado del texto el citado párrafo en el que se hace referencia al convenio entre Ayuntamiento de Alicante y GVA. En cualquier caso, el Ayuntamiento de Alacant y la Generalitat Valenciana deberán coordinarse cuando el Ayuntamiento de Alacant, con el objetivo de ofrecer un mejor servicio a sus ciudadanos, considere necesario modificar la oferta de sus líneas actuales o incluir nuevas líneas que entren en competencia con los tramos urbanos de las líneas interurbanas de este contrato. Del mismo modo, se coordinarán las posibles modificaciones de la red de transporte urbano del Ayuntamiento de Alacant cuya motivación sea incrementar la demanda de transporte público que mejore la rentabilidad del mismo.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
4	Solicitan que, de forma general y como ocurre en este CV-207, no se imponga la utilización de las estaciones de autobuses.	Desestimada. Las estaciones de autobuses son una instalación complementaria del transporte cuya utilidad y funcionalidad no se puede poner en duda en los proyectos.
5	Incoherencia del proyecto CV207 con respecto al sistema del cálculo de costes de otros proyectos.	Desestimada. Los cálculos económicos son estimativos en base a la información de que puede disponerse.
6	Se considera poco realista usar el 7% de B.I.	Desestimada. La normativa de aplicación no obliga a ningún porcentaje concreto; basta con que sea razonable, como así se estima.
7	Alega indefensión ante la falta de información en la cuestión de la subrogación del personal laboral.	Estimada. En los pliegos se indicará toda la información necesaria para la subrogación laboral, de acuerdo con las exigencias de la normativa sectorial y de contratación pública y a la información proporcionada por el operador prestatario actual.
8	Aluden a diferentes criterios de reversión del material móvil entre los distintos contratos y desconocimiento de las condiciones de subrogación hasta que se publique el Pliego.	Estimada. Los vehículos revertirán en el contratista. El resto de las cuestiones se determinarán en el proyecto.
9	Señala la no publicación de anuncio previo en el DOUE, puesto que consideran que el proyecto anunciado en 2014 nada tiene que ver con el actual.	Desestimada. Sí se considera válida, con las modificaciones a realizar —en su caso— según el Rgto 1370.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 6		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	17/04/2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE/2018/75011
	Administración / Ente	Compromís per Sant Joan
	Cargo	Representante

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	El proyecto no resuelve la falta de conexión con la costa de los municipios de Sant Joan y Mutxamel. Proponen crear una línea rápida durante todo el año que conecte Mutxamel, Sant Joan y el TRAM en la playa, pasando por el Hospital (adjuntan plano).	Estimada. Se ampliará el servicio de la L4 a todo el año para conectar a los municipios de Sant Joan y Mutxamel con la playa y el TRAM.
2	Solicitan una tarifa plana para jóvenes en toda la comarca que dependa de la GVA. Unificar los bonos jove y escolar en un bono 4/30 comarcal.	Estimada. El proyecto prevé la posibilidad de introducir cambios en la política tarifaria del ámbito si existe consenso institucional y medios económicos para llevarlo a cabo.
3	Definir un servicio lanzadera cada media hora en la L3 sin pasar por el Hospital.	Estimada. Se realizarán, en hora punta de mañana de lunes a viernes laborables, expediciones que vayan directas a Alicante sin parar en el Hospital de Sant Joan.
4	Adaptar los horarios de la L1 a los horarios laborales y escolares.	Estimada. Se acepta la alegación y se reajustarán las expediciones diarias para adaptarse a los horarios propuestos.
5	Recuperar el paso por el núcleo urbano de Sant Joan para la L5 (adjuntan plano).	Desestimada. Se considera que el itinerario propuesto para la L5 es el adecuado, conectando de forma directa a los habitantes de El Campello con su Hospital de referencia.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
6	Necesidad de replantear el Hospital como centro intermodal y la posibilidad de elegir otro espacio en Sant Joan como nuevo intercambiador.	Desestimada. Los datos de ocupación muestran un nivel de funcionalidad elevado del servicio, no habiéndose recibido en los canales y procesos de participación abiertos quejas o sugerencias para introducir cambios en los itinerarios de las líneas.
7	Necesidad de creación de un ente metropolitano que coordine el transporte público con una visión global y gestione las concesiones.	No ha lugar. Es una propuesta que excede del ámbito del Proyecto.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 7		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	17/04/2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE/2018/75466
	Administración / Ente	Asociación Camins
	Cargo	Representante

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Se consolidan las líneas existentes, así como el Hospital como intercambiador principal de la red sin un análisis sobre su funcionamiento o la opinión de los usuarios.	Desestimada. Los datos de ocupación muestran un nivel de funcionalidad elevado del servicio, no habiéndose recibido en los canales y procesos de participación abiertos quejas o sugerencias para introducir cambios en los itinerarios de las líneas.
2	El proyecto no resuelve la falta de conexión con la costa de los municipios de Sant Joan y Mutxamel. Proponen crear una línea rápida durante todo el año que conecte Mutxamel, Sant Joan y el TRAM en la playa, pasando por el Hospital (adjuntan plano).	Estimada. Se ampliará el servicio de la L4 a todo el año para conectar a los municipios de Sant Joan y Mutxamel con la playa y el TRAM.
3	Necesidad de replantear el Hospital como centro intermodal y la posibilidad de elegir otro espacio en Sant Joan como nuevo intercambiador.	Desestimada. Los datos de ocupación muestran un nivel de funcionalidad elevado del servicio, no habiéndose recibido en los canales y procesos de participación abiertos quejas o sugerencias para introducir cambios en los itinerarios de las líneas.
4	Definir un servicio lanzadera cada media hora en la L3 sin pasar por el Hospital.	Estimada. Se realizarán, en hora punta de mañana de lunes a viernes laborables, expediciones que vayan directas a Alicante sin parar en el Hospital de Sant Joan.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
5	Recuperar el paso por el núcleo urbano de Sant Joan para la L5 (adjuntan plano).	Desestimada. Se considera que el itinerario propuesto para la L5 es el adecuado, conectando de forma directa a los habitantes de El Campello con su Hospital de referencia.
6	Solicitan una tarifa plana para jóvenes en toda la comarca que dependa de la GVA. Unificar los bonos jove y escolar en un bono 4/30 comarcal.	Estimada. El proyecto prevé la posibilidad de introducir cambios en la política tarifaria del ámbito si existe consenso institucional y medios económicos para llevarlo a cabo.
7	Adaptar los horarios de la L1 a los horarios laborales y escolares.	Estimada. Se acepta la alegación y se reajustarán las expediciones diarias para adaptarse a los horarios propuestos.
8	Necesidad de creación de un ente metropolitano que coordine el transporte público con una visión global y gestione las concesiones.	No ha lugar. Es una propuesta que excede del ámbito del Proyecto.
9	Solicitud de transparencia en la información relativa a número de viajeros, cumplimiento de horarios, recaudación, etc. que permitan hacer la propuesta de mejora de la concesión.	No ha lugar. En el proyecto se ha proporcionado la información disponible.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 8		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	18/04/2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE/2018/76047
	Administración / Ente	Ayuntamiento del Campello
	Cargo	Alcalde

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Se da aprobación y conformidad en lo referente a las paradas y tráfico relativos al municipio de El Campello	Estimada. Se acepta la alegación

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 9		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	18/04/2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Entrada Generalitat Valenciana (Av. de Aguilera, 1 Alicante) Nº 8157
	Administración / Ente	Ayuntamiento de Alicante
	Cargo	Concejal de Movilidad y Accesibilidad

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	<p>El Proyecto de Servicio no debe contemplar tráficos ni paradas dentro del término municipal de Alicante, más allá de la preceptiva parada en la Estación Central de Autobuses.</p> <p>En su momento, el Ayuntamiento podrá autorizar tráficos y/o paradas adicionales en los corredores definidos en el Proyecto de Servicio Público si lo estima oportuno y necesario.</p>	<p>Estimada parcialmente.</p> <p>Se ha incluido una aclaración en la matriz de tráficos para indicar que las líneas interurbanas pertenecientes a este contrato podrán seguir realizando los tráficos urbanos correspondientes a la situación inicial y que han venido haciendo históricamente. No obstante, el Ayuntamiento de Alacant y la Generalitat Valenciana deberán coordinarse cuando el Ayuntamiento de Alacant, con el objetivo de ofrecer un mejor servicio a sus ciudadanos, considere necesario modificar la oferta de sus líneas actuales o incluir nuevas líneas que entren en competencia con los tramos urbanos de las líneas interurbanas de este contrato. Del mismo modo, se coordinarán las posibles modificaciones de la red de transporte urbano del Ayuntamiento de Alacant cuya motivación sea incrementar la demanda de transporte público que mejore la rentabilidad del mismo.</p> <p>En todos los casos, si las nuevas medidas suponen un desequilibrio económico para el operador interurbano, se restablecerá el equilibrio económico de la concesión mediante una reestructuración de la oferta u otras medidas que la GVA considere necesarias.</p>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
2	Discrepancias en la redacción del texto (1.1. Sistema TAM):	<p>Estimada.</p> <p>Se modifica el texto de acuerdo con las indicaciones recibida de tal forma que el punto tendrá la siguiente redacción <i>“En el tiempo transcurrido desde su implantación, el TAM se ha ido articulando a través de sucesivos convenios entre el Ayuntamiento de Alacant y la Generalitat, el último de los cuales fue suscrito en el ejercicio 2012, funcionando el sistema TAM sin un sustento formal que lo respalde desde entonces.”</i></p> <p>Y, más adelante: <i>“...históricamente se ha permitido a las líneas interurbanas hacer tráficos urbanos en sus recorridos por el término municipal de Alicante, pese a no contar actualmente con el preceptivo respaldo formal”.</i></p>
3	Discrepancias en la redacción del texto (1.1.1. Títulos de viaje)	<p>Estimada parcialmente.</p> <p>El hecho de que el Ayuntamiento soporta la subvención de los bonos Jove y Escolar ya está indicado en el apartado 9.4.1.</p> <p>Se modifica el texto de acuerdo con las indicaciones recibidas de tal forma que el punto tendrá la siguiente redacción: <i>“En cuanto a la venta y validación de títulos, cabe señalar:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>En la actualidad, las oficinas TAM y Puntos de Recarga están gestionados por el concesionario del transporte urbano de Alacant, en calidad de Agente Encargado para la confección, venta y distribución de títulos válidos para el TAM. Este cometido lo realiza por delegación del Ayuntamiento de Alacant según acuerdo aprobado por el Pleno del Ayuntamiento en diciembre de 1999. El control sobre la gestión de la venta y validación de títulos lo realiza el Ayuntamiento de Alacant desde la creación del TAM, tal y como se ha venido estableciendo en los convenios suscritos entre Ayuntamiento y Generalitat para la coordinación operativa del TAM, informando con carácter mensual a la Generalitat de cuáles son las validaciones supervisadas y aprobadas que dan sustento a las certificaciones mensuales”.</i>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
4	Discrepancias en la redacción del texto (1.1.2. Títulos de viaje)	<p>Estimada.</p> <p>Se modifica el texto de acuerdo con las indicaciones recibidas de tal forma que el punto tendrá la siguiente redacción: <i>“Por ello, la remuneración del operador se compone de:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Los ingresos por tarifas (provenientes de los viajeros), recaudados directamente (billete sencillo) o bien a través del agente encargado para la distribución y venta (recargas), que en la actualidad es el propio operador del transporte urbano de autobús, por delegación del Ayuntamiento de Alacant.”</i>
5	Errata en la descripción del calendario (6.5)	<p>Estimada.</p> <p>Se corrige error de tal manera que la redacción resultante será: <i>“El calendario anual definido para la presentación del servicio del presente contrato considera tres clases de días tipo”</i></p>
6	Omitir los párrafos relativos al futuro convenio entre Conselleria y Ayuntamiento, al no disponer la Conselleria de ningún informe preceptivo del Ayuntamiento al respecto.	<p>Estimada.</p> <p>Se ha eliminado del texto el citado párrafo en el que se hace referencia al convenio entre Ayuntamiento de Alicante y GVA.</p> <p>En cualquier caso, el Ayuntamiento de Alacant y la Generalitat Valenciana deberán coordinarse cuando el Ayuntamiento de Alacant, con el objetivo de ofrecer un mejor servicio a sus ciudadanos, considere necesario modificar la oferta de sus líneas actuales o incluir nuevas líneas que entren en competencia con los tramos urbanos de las líneas interurbanas de este contrato. Del mismo modo, se coordinarán las posibles modificaciones de la red de transporte urbano del Ayuntamiento de Alacant cuya motivación sea incrementar la demanda de transporte público que mejore la rentabilidad del mismo.</p>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
7	Discrepancias en la redacción del texto (9.4.1. Viajeros, ingresos y tarifa media de la concesión)	<p>Estimada parcialmente.</p> <p>Se modifica el texto mencionado de tal manera que la redacción resultante será: <i>“Hay que destacar que los viajeros y la recaudación correspondientes a los títulos promovidos por cada Ayuntamiento son fruto de un convenio actual externo a la Generalitat y deberán ser objeto de negociación posterior por el operador y cada Ayuntamiento. Asimismo, debe indicarse que la suscripción de convenios con los distintos Ayuntamientos que promuevan títulos bonificados serán competencia del Agente encargado por el Ayuntamiento de Alicante para la confección, venta y distribución de títulos del TAM”.</i></p>

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 10		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	18/04/2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Entrada Generalitat Valenciana (Av. de Aguilera, 1 Alicante) Nº 8141
	Administración / Ente	Grupo Municipal "Guanyar Alacant" en el Ayuntamiento de Alicante
	Cargo	Concejal Portavoz

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Analizar otras alternativas de gestión, como una empresa mixta o una empresa pública, dado que la aportación económica de la Generalitat es elevada (45% del coste del servicio).	Desestimada. La elección de la fórmula de gestión es potestativa por parte de la Administración competente y se ha optado por la gestión indirecta asegurando estándares de calidad en la prestación y un uso eficiente de los recursos públicos destinados.
2	Reformulación del proyecto a fin de configurar un único proyecto de servicio público de transporte para toda el área metropolitana de Alicante.	No ha lugar. Se trata de una competencia de la GVA en cuanto a la planificación de los servicios.
3	Inicio de los trámites para crear la Autoridad Metropolitana de Transporte de Alicante.	No ha lugar. Es una propuesta que excede del ámbito del Proyecto.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
4	Omitir los párrafos relativos al futuro convenio entre Conselleria y Ayuntamiento.	<p>Estimada.</p> <p>Se ha eliminado del texto el citado párrafo en el que se hace referencia al convenio entre Ayuntamiento de Alicante y GVA.</p> <p>En cualquier caso, el Ayuntamiento de Alacant y la Generalitat Valenciana deberán coordinarse cuando el Ayuntamiento de Alacant, con el objetivo de ofrecer un mejor servicio a sus ciudadanos, considere necesario modificar la oferta de sus líneas actuales o incluir nuevas líneas que entren en competencia con los tramos urbanos de las líneas interurbanas de este contrato. Del mismo modo, se coordinarán las posibles modificaciones de la red de transporte urbano del Ayuntamiento de Alacant cuya motivación sea incrementar la demanda de transporte público que mejore la rentabilidad del mismo.</p> <p>En todos los casos, si las nuevas medidas suponen un desequilibrio económico para el operador interurbano, se restablecerá el equilibrio económico de la concesión mediante una reestructuración de la oferta u otras medidas que la GVA considere necesarias.</p>
5	La financiación del coste del servicio debería ser soportada también por el Gobierno Central.	<p>No ha lugar.</p> <p>Es una propuesta que excede del ámbito del Proyecto.</p>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
6	<p>El servicio debe contemplar de forma específica la posibilidad de transportar mascotas o animales de compañía.</p>	<p>No ha lugar.</p> <p>Consideramos que debe ser en el reglamento de viajeros, y no en el proyecto, donde se traten estas cuestiones.</p> <p>En la actualidad, existe un reglamento para viajeros por parte del operador actual en el que se indica que:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sólo se permite un animal por autobús - En el habitáculo de viajeros no se permite transportar animales con la excepción de los perros lazarillos provistos de cadena e identificación sanitaria. - Cualquier otro animal debe viajar en la bodega, en el interior de jaulas o cestas especiales proporcionados por el viajero. El transporte de los animales se realiza bajo la entera responsabilidad del propietario y en el mismo viaje que realice éste.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 11		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	18/04/2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro General Generalitat Valenciana Nº 10197/3000
	Administración / Ente	Iniciativa Independiente de Aigües
	Cargo	Concejal y portavoz

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Solicitan saber si se les aplicará el régimen tarifario TAM y si podrán hacer trasbordos a otras líneas de la red o TRAM.	No ha lugar. Es una propuesta que excede del ámbito del Proyecto.
2	Incluir una expedición a media mañana que conecte Aigües con El Campello (hacia las 10:00h).	Estimada. Se acepta la alegación y se incluirá la expedición solicitada.
3	Solicitan que se amplíe el número de paradas en el municipio de Aigües, incluyendo la parada actual en la entrada de la urbanización Sierra Marina (carretera CV-775).	Estimada. Se acepta la alegación y se incluirá la parada solicitada en la urbanización Sierra Marina, condicionada a las mejoras en la infraestructura necesaria.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 12		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	18/04/2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Entrada Generalitat Valenciana - PROP (Rambla Méndez Núñez, 41 Alicante) Nº 4007
	Administración / Ente	Grupo Municipal Popular en el Ayuntamiento de Alicante
	Cargo	Portavoz

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Reformulación del proyecto a fin de configurar un único proyecto de servicio público de transporte para toda el área metropolitana de Alicante. Señalan la ausencia de justificación que respalde la decisión de separar en dos concesiones.	No ha lugar. Se trata de una competencia de la GVA en cuanto a la planificación de los servicios.
2	Omitir los párrafos relativos al futuro convenio entre Conselleria y Ayuntamiento.	Estimada. Se ha eliminado del texto el citado párrafo en el que se hace referencia al convenio entre Ayuntamiento de Alicante y GVA. En cualquier caso, el Ayuntamiento de Alacant y la Generalitat Valenciana deberán coordinarse cuando el Ayuntamiento de Alacant, con el objetivo de ofrecer un mejor servicio a sus ciudadanos, considere necesario modificar la oferta de sus líneas actuales o incluir nuevas líneas que entren en competencia con los tramos urbanos de las líneas interurbanas de este contrato. Del mismo modo, se coordinarán las posibles modificaciones de la red de transporte urbano del Ayuntamiento de Alacant cuya motivación sea incrementar la demanda de transporte público que mejore la rentabilidad del mismo. En todos los casos, si las nuevas medidas suponen un desequilibrio económico para el operador interurbano, se restablecerá el equilibrio económico de la concesión mediante una reestructuración de la oferta u otras medidas que la GVA considere necesarias.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
3	Reducción injustificada y perjudicial de la conexión con el aeropuerto.	No ha lugar. La conexión con el aeropuerto se realiza en el contrato CV-208.
4	Previsibles problemas de coordinación en el cumplimiento de las condiciones para las concesionarias y falta de concreción de aspectos fundamentales del mantenimiento y publicidad de las paradas.	Estimada. En el proyecto se concretará los ámbitos de mantenimiento de las paradas quedando estas circunscritas a las paradas situadas fuera del término municipal de Alacant.
5	Creación de un ente metropolitano que coordine y controle el transporte interurbano, el transporte urbano y el TRAM del municipio de Alicante.	No ha lugar. Es una propuesta que excede del ámbito del Proyecto.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 13		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	19/04/2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE/2018/76685
	Administración / Ente	Automóviles La Alcoyana, S.A.
	Cargo	Representante

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Incumplimiento de los preceptos de planificación establecidos en la Ley de Movilidad de la Generalitat.	Desestimada. La Ley de Movilidad no obliga a vincular a los Proyectos concretos de reordenación en toda la comunidad autónoma con una planificación específica previa. No obstante, el mapa de reordenación concesional lleva trabajándose en la Consellería durante años.
2	Señala la no publicación de anuncio previo en el DOUE, puesto que consideran que el proyecto anunciado en 2014 nada tiene que ver con el actual.	Desestimada. Sí se considera válida, con las modificaciones a realizar –en su caso- según el Rgto 1370.
3	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.
4	No se indican los peajes, cánones o alquileres que deben ser abonados por el operador, así como otras obligaciones formales a tener en cuenta.	Estimada. Los costes indicados se encuentran integrados en la partida de costes generales.
5	El Proyecto no describe todos los medios técnicos y demás requisitos de carácter laboral y organizativo que se consideren imprescindibles para la prestación del servicio.	Estimada. El proyecto fija el nivel de servicio requerido por la Administración y cuantifica los medios precisos. Se ha incluido un nuevo apartado sobre medios personales.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
6	No se justifica la limitación a un año la posible prórroga.	Estimada. Se eliminará en pliegos la posibilidad de prórrogas.
7	No está justificado el fraccionamiento de la actual CVA-025 en dos concesiones, además de suponer una gestión menos eficiente del conjunto.	No ha lugar. Se trata de una competencia de la GVA en cuanto a la planificación de los servicios.
8	No se incluyen algunos tráficos de Aigües y Busot, a pesar de tratarse de una concesión zonal.	Desestimada. No es una concesión zonal.
9	Excepciones en la matriz de tráficos (Platja Sant Joan- Albufereta - Alicante, también Alicante-Alicante)	Estimada parcialmente. Se ha incluido una aclaración en la matriz de tráficos para indicar que las líneas interurbanas pertenecientes a este contrato podrán seguir realizando los tráficos urbanos que han venido haciendo históricamente. No obstante, el Ayuntamiento de Alacant y la Generalitat Valenciana deberán coordinarse cuando el Ayuntamiento de Alacant, con el objetivo de ofrecer un mejor servicio a sus ciudadanos, considere necesario modificar la oferta de sus líneas actuales o incluir nuevas líneas que entren en competencia con los tramos urbanos de las líneas interurbanas de este contrato. Del mismo modo, se coordinarán las posibles modificaciones de la red de transporte urbano del Ayuntamiento de Alacant cuya motivación sea incrementar la demanda de transporte público que mejore la rentabilidad del mismo. En todos los casos, si las nuevas medidas suponen un desequilibrio económico para el operador interurbano, se restablecerá el equilibrio económico de la concesión mediante una reestructuración de la oferta u otras medidas que la GVA considere necesarias.
10	Falta de inclusión de un calendario anual donde se especifique día a día el tipo de servicio a realizar, así como por el "escaso nivel de detalle e información" que hay en cuanto a horarios y expediciones.	Desestimada. Las obligaciones en cuanto a expediciones con fijación de horario y calendario vienen descritas en el proyecto.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
11	Se produce una invasión de competencias por parte de la GVA al incorporar y "autorizar expresamente" paradas en los términos municipales de Alicante, Sant Joan, Mutxamel, El Campello y Busot, sin que los Ayuntamientos hayan emitido el preceptivo informe al respecto.	Desestimada. El Proyecto es la fase previa necesaria para la emisión de alegaciones por parte de todos los agentes afectados, incluidas Administraciones Públicas. No obstante, la competencia para fijar paradas en los servicios interurbanos corresponde al titular del servicio, en este caso la GVA. Las competencias de los ayuntamientos vienen determinadas en la Ley de Bases del Régimen Local y se refieren a sus propios servicios de transporte urbano, en su caso, o a motivos de seguridad vial.
12	No se incluye información relativa a las tasas o peajes que deben abonarse por el uso de las infraestructuras	Estimada. Los costes indicados se encuentran integrados en la partida de costes generales.
13	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
14	El proyecto carece de información en lo relativo a los requisitos establecidos en la Ley 9/2009 de Accesibilidad Universal.	No ha lugar. La normativa de accesibilidad se hará constar en los pliegos de licitación, no es algo que deba especificarse en un proyecto.
15	No se realiza proyección de los ingresos ni los costes a lo largo del periodo.	Estimada. Estas proyecciones se incluirán en el proyecto adjunto a pliegos.
16	No se ha tenido en cuenta en la estimación de autobuses necesarios el periodo de verano (más restrictivo), ni la semana de hogueras (donde hay refuerzos). Estiman necesario un mínimo de 21 autobuses.	Estimada parcialmente. Con la nueva información disponible, se revisarán las expediciones propuestas y las necesidades puntuales en periodos estivales y festivos para determinar los medios técnicos necesarios.
17	No se ha tenido en cuenta la necesidad de autobuses articulados en la línea 23 (futura L3), que se presta con 4 articulados en los servicios de mayor demanda.	Estimada. Se dispondrán vehículos articulados en las expediciones de mayor demanda para la futura L3.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
18	No se incorpora ningún plan de explotación que se ajuste a las expediciones de obligado cumplimiento.	Desestimada. Todas las expediciones son de obligado cumplimiento.
19	Necesidad de incorporar un mayor número de vehículos de reserva para poder atender a las incidencias del servicio.	Desestimada. Una reserva del 10% sobre flota en punta es un criterio razonable y de general aceptación.
20	No se ha tenido en cuenta la normativa a nivel europeo "Paquete Europeo de Energía y Cambio Climático 2013-2020" donde se establecen objetivos concretos para 2020.	Estimada. Se detallarán por pliego las exigencias en materia ambiental y de promoción de la eficiencia energética. En cuanto a la motorización de los vehículos, se solicitará la tecnología más restrictiva del mercado en materia de emisiones.
21	Corregir errata en el 9.3 cuando se hace referencia a que se han estimado los costes de personal en base al Convenio Laboral provincial del sector.	Estimada. Se corregirá el error indicado, haciéndose referencia al Convenio Colectivo de la empresa operadora en lugar de al Convenio Laboral provincial del sector.
22	Se indica un coste de personal inferior al de aplicación según el Convenio Colectivo de la Empresa (44.810,74€)	Desestimada. En este caso, como los conductores vienen de empresas diferentes y cada uno con un coste salarial, se ha calculado la media ponderada según el número de horas de cada tipo de conductor.
23	Se ha dimensionado la plantilla bajo una hipótesis estrictamente teórica, sin considerar otros aspectos asociados al nombramiento de servicios.	Desestimada. El dimensionamiento resulta adecuado. Se ha determinado en base a horas de servicio y teniendo en cuenta el Convenio de aplicación.
24	El estudio económico debe incluir algún mecanismo de actualización que contemple el incremento derivado de la negociación del nuevo convenio colectivo que la empresa operadora está actualmente negociando.	Desestimada. El contrato contará con mecanismos de actualización de acuerdo con la normativa de aplicación.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
25	No se consideran el efecto de la orografía y la climatología sobre el consumo de combustible. Error arrastrado en el cálculo de lubricantes y aceites.	Desestimada. Los costes unitarios del proyecto se consideran adecuados puesto que se trabaja sobre referencias objetivas y/o de mercado.
26	No se han considerado el efecto de la velocidad comercial ni la limpieza en los costes de mantenimiento.	Desestimada. Los costes unitarios del proyecto se consideran adecuados puesto que se trabaja sobre referencias objetivas y/o de mercado.
27	No se ha tenido en cuenta en la "amortización técnica de inversiones" otras inversiones como equipos informáticos, software de planificación, taller, túnel de lavado, posible remodelación/mobiliario de instalaciones fijas, etc.	Desestimada. Los costes unitarios del proyecto se consideran adecuados puesto que se trabaja sobre referencias objetivas y/o de mercado.
28	Recomiendan no demorar la amortización de los sistemas SAE/Ticketing más allá de cinco años. Además, consideran necesario incluir partidas de costes adicionales.	Desestimada. El plazo de amortización utilizado en el proyecto se considera adecuado.
29	No se considera consistente el coste de amortización de vehículos utilizado porque existe la opción de tener que incorporar nuevos vehículos a mitad de contrato y existe la posibilidad de que se reviertan a la administración vehículos sin haber sido amortizados totalmente.	Desestimada. Los costes unitarios del proyecto se consideran adecuados puesto que se trabaja sobre referencias objetivas y/o de mercado.
30	Aclaración sobre si la dedicación en exclusiva de los vehículos al contrato de concesión (apartado 9.3.2.) aplica solo a efectos de amortizaciones o es una limitación sobre su uso efectivo.	Desestimada. No se prevé dedicación exclusiva.
31	No se han tenido en cuenta los costes fiscales.	Desestimada. Los costes indicados se encuentran integrados en la partida de costes generales.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
32	Insuficientes los Gastos Generales estimados. Solicitan un análisis pormenorizado de cada gasto incluido en esa partida.	Desestimada. La normativa de aplicación no obliga a ningún porcentaje concreto; basta con que sea razonable, como así se estima.
33	El Beneficio Industrial debe ser el 15%, según la práctica habitual y consolidada del MFOM.	Desestimada. La normativa de aplicación no obliga a ningún porcentaje concreto; basta con que sea razonable, como así se estima.
34	Excesiva demanda estimada para la L1 y destacan la nula evolución de la demanda planteada a lo largo del contrato.	Desestimada. El criterio general utilizado en la redacción de los proyectos ha sido mantener la demanda actual durante la duración del contrato salvo en los casos en los que se ha mejorado de forma significativa la oferta de servicio.
35	La estimación de los ingresos a partir del actual sistema TAM no tiene un soporte formal que lo respalde, ya que el último convenio es de 2012.	Desestimada. La estimación de demanda e ingresos se han hecho en base a la información disponible y aplicación de supuestos conservadores basados en el mantenimiento del sistema actual.
36	El proyecto carece de requisitos formales como cálculo del valor estimado del contrato, proyección económica-financiera durante todo el periodo concesional, cálculo del TIR, evolución tarifas, evolución demanda, etc.	Estimada. Esta información se recogerá en los pliegos.
37	El proyecto establece unos requisitos de control de calidad que van más allá de lo que establece la Ley de Movilidad (que indican que sólo aplica en ámbito urbano).	Desestimada. La alegación indica que, según la Ley de Movilidad, sólo se puede mejorar la calidad "en el ámbito urbano"; obviamente, esa interpretación tan restrictiva carece de sentido alguno; en el propio punto 3 del artículo que se transcribe se indica que también es objeto de la Ley "regular el transporte público de viajeros", y los condicionantes de calidad que se establecen en los Proyectos entran lógicamente dentro de esa potestad.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
38	Entienden que es una "grave ilegalidad" la obligación de subrogación del personal, apoyándose en la sentencia 87/2017 de 23 enero del TS (RJ 2017\1414).	Desestimada. La STS invocada se refiere al período transitorio antes de la aplicación de la reforma operada sobre la LOTT por la Ley 9/2013.
39	Debería tenerse en cuenta la contingencia económica que supondrá el fraccionamiento de la concesión CVA-025 dentro del capítulo de personal.	Desestimada. No se entiende que haya ningún coste de este tipo en los nuevos contratos.
40	No se materializa en el proyecto el cumplimiento de los aspectos de carácter ambiental a nivel de costes.	Desestimada. El Proyecto contempla los requerimientos técnicos que se exigirán para los vehículos, en relación con la calidad del aire y la contaminación acústica. En el pliego, se valorará que los licitadores en su plan de flota puedan ofertar monitorizaciones más eficientes y menos contaminantes.
41	Solicitan mayor detalle en los requerimientos del SAE y de la monetica para poder concretar su impacto económico.	Desestimada. Las especificaciones se consideran suficientes.
42	No se ha tenido en cuenta que los sistemas de monetica deben adaptarse tanto al sistema de la GVA como al del TAM.	Desestimada. Los requerimientos indicados en el proyecto son los adecuados a las necesidades de la GVA, y serán comunes para todas las concesiones de la CV.
43	Incumplimiento del Artículo 47 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del PAC-AP (Nulidad de pleno derecho), así como con el Artículo 48 (Infracción del Ordenamiento Jurídico).	Desestimada. El periodo de información pública no es el momento oportuno para invalidar el proyecto inicial.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 14		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	19/04/2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE/2018/76706
	Administración / Ente	MARCO Y SANCHEZ TRANSPORTES URBANOS, S.A. (MASATUSA)
	Cargo	Representante

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	La concesión no debe incorporar tráficos ni paradas dentro del TM de Alicante, más allá de la preceptiva parada en la Estación Central de Autobuses.	<p>Estimada parcialmente.</p> <p>Se ha modificado la redacción del documento para indicar que la propuesta de itinerarios y paradas urbanas a realizar por las líneas interurbanas se corresponde a dar continuidad a la situación actual del servicio.</p> <p>En cualquier caso, el Ayuntamiento de Alacant y la Generalitat Valenciana deberán coordinarse cuando el Ayuntamiento de Alacant, con el objetivo de ofrecer un mejor servicio a sus ciudadanos, considere necesario modificar la oferta de sus líneas actuales o incluir nuevas líneas que entren en competencia con los tramos urbanos de las líneas interurbanas de este contrato. Del mismo modo, se coordinarán las posibles modificaciones de la red de transporte urbano del Ayuntamiento de Alacant cuya motivación sea incrementar la demanda de transporte público que mejore la rentabilidad del mismo.</p>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
2	Discrepancias en la redacción del texto (1.1. Sistema tarifario TAM)	<p>Estimada.</p> <p>Se modifica el texto de acuerdo con las indicaciones recibida de tal forma que el punto tendrá la siguiente redacción: <i>“En el tiempo transcurrido desde su implantación, el TAM se ha ido articulando a través de sucesivos convenios entre el Ayuntamiento de Alacant y la Generalitat, el último de los cuales fue suscrito en el ejercicio 2012, funcionando el sistema TAM sin un sustento formal que lo respalde desde entonces.”</i></p> <p>Y, más adelante: <i>“...históricamente se ha permitido a las líneas interurbanas hacer tráficos urbanos en sus recorridos por el término municipal de Alicante, pese a no contar actualmente con el preceptivo respaldo formal”.</i></p>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
3	Discrepancias en la redacción del texto (1.1.1. Títulos de viaje)	<p>Estimada parcialmente.</p> <p>El hecho de que el Ayuntamiento soporta la subvención de los bonos Jove y Escolar ya está indicado en el apartado 9.4.1.</p> <p>Se modifica el texto de acuerdo con las indicaciones recibidas de tal forma que el punto tendrá la siguiente redacción: <i>“En cuanto a la venta y validación de títulos, cabe señalar:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>En la actualidad, las oficinas TAM y Puntos de Recarga están gestionados por el concesionario del transporte urbano de Alacant, en calidad de Agente Encargado para la confección, venta y distribución de títulos válidos para el TAM. Este cometido lo realiza por delegación del Ayuntamiento de Alacant según acuerdo aprobado por el Pleno del Ayuntamiento en diciembre de 1999. El control sobre la gestión de la venta y validación de títulos lo realiza el Ayuntamiento de Alacant desde la creación del TAM, tal y como se ha venido estableciendo en los convenios suscritos entre Ayuntamiento y Generalitat para la coordinación operativa del TAM, informando con carácter mensual a la Generalitat de cuáles son las validaciones supervisadas y aprobadas que dan sustento a las certificaciones mensuales”.</i>
4	Discrepancias en la redacción del texto (1.1.2 Tarifas de aplicación).	<p>Estimada.</p> <p>Se modifica el texto de acuerdo con las indicaciones recibidas de tal forma que el punto tendrá la siguiente redacción: <i>“Por ello, la remuneración del operador se compone de:</i></p> <p><i>Los ingresos por tarifas (provenientes de los viajeros), recaudados directamente (billete sencillo) o bien a través del agente encargado para la distribución y venta (recargas), que en la actualidad es el propio operador del transporte urbano de autobús, por delegación del Ayuntamiento de Alacant.”</i></p>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
5	Errata en la descripción del calendario (6.5 Calendario).	<p>Estimada.</p> <p>Se corrige error de tal manera que la redacción resultante será: <i>“El calendario anual definido para la presentación del servicio del presente contrato considera tres clases de días tipo”</i></p>
6	Omitir los párrafos relativos al futuro convenio entre Conselleria y Ayuntamiento, al no disponer la Conselleria de ningún informe preceptivo del Ayuntamiento al respecto.	<p>Estimada.</p> <p>Se ha eliminado del texto el citado párrafo en el que se hace referencia al convenio entre Ayuntamiento de Alicante y GVA.</p> <p>En cualquier caso, el Ayuntamiento de Alacant y la Generalitat Valenciana deberán coordinarse cuando el Ayuntamiento de Alacant, con el objetivo de ofrecer un mejor servicio a sus ciudadanos, considere necesario modificar la oferta de sus líneas actuales o incluir nuevas líneas que entren en competencia con los tramos urbanos de las líneas interurbanas de este contrato. Del mismo modo, se coordinarán las posibles modificaciones de la red de transporte urbano del Ayuntamiento de Alacant cuya motivación sea incrementar la demanda de transporte público que mejore la rentabilidad del mismo.</p>
7	Discrepancias en la redacción del texto (Viajeros, ingresos y tarifa media de la concesión)	<p>Estimada parcialmente.</p> <p>Se modifica el texto mencionado de tal manera que la redacción resultante será: <i>“Hay que destacar que los viajeros y la recaudación correspondientes a los títulos promovidos por cada Ayuntamiento son fruto de un convenio actual externo a la Generalitat y deberán ser objeto de negociación posterior por el operador y cada Ayuntamiento. Asimismo, debe indicarse que la suscripción de convenios con los distintos Ayuntamientos que promuevan títulos bonificados serán competencia del Agente encargado por el Ayuntamiento de Alicante para la confección, venta y distribución de títulos del TAM”.</i></p>

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 15		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	19/04/2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE/2018/76748
	Administración / Ente	Asoc Prov de Empresarios de Transporte Urbano de Viajeros en Autobuses de Alicante (AETURA)
	Cargo	Secretario

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Incumplimiento de los preceptos de planificación establecidos en la Ley de Movilidad de la Generalitat.	Desestimada. La Ley de Movilidad no obliga a vincular a los Proyectos concretos de reordenación en toda la comunidad autónoma con una planificación específica previa. No obstante, el mapa de reordenación concesional lleva trabajándose en la Consellería durante años.
2	Falta diferenciar entre servicios básicos/adicionales/suplementarios. No se describen los límites y condiciones de los servicios suplementarios.	Estimada. Se indicará que todos los servicios descritos en el Proyecto de Servicio son básicos.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
3	<p>Se produce una invasión de competencias por parte de la GVA al incorporar y "autorizar expresamente" paradas en el término municipal de Alicante sin que el Ayuntamiento haya emitido el preceptivo informe al respecto.</p>	<p>Estimada parcialmente.</p> <p>Se ha incluido una aclaración en la matriz de tráficos para indicar que las líneas interurbanas pertenecientes a este contrato podrán seguir realizando los tráficos urbanos correspondientes a la situación inicial y que han venido haciendo históricamente. No obstante, el Ayuntamiento de Alacant y la Generalitat Valenciana deberán coordinarse cuando el Ayuntamiento de Alacant, con el objetivo de ofrecer un mejor servicio a sus ciudadanos, considere necesario modificar la oferta de sus líneas actuales o incluir nuevas líneas que entren en competencia con los tramos urbanos de las líneas interurbanas de este contrato. Del mismo modo, se coordinarán las posibles modificaciones de la red de transporte urbano del Ayuntamiento de Alacant cuya motivación sea incrementar la demanda de transporte público que mejore la rentabilidad del mismo.</p> <p>En todos los casos, si las nuevas medidas suponen un desequilibrio económico para el operador interurbano, se restablecerá el equilibrio económico de la concesión mediante una reestructuración de la oferta u otras medidas que la GVA considere necesarias.</p>
4	<p>El proyecto obliga al concesionario a usar las infraestructuras y no aclara cuáles van a ser las obligaciones económicas y contractuales para con el titular de las mismas.</p>	<p>Estimada.</p> <p>La obligación alcanza al mantenimiento de la información en los postes de parada de carácter interurbano.</p>
5	<p>El Proyecto no puede ampliar el Área Metropolitana sin seguir previamente el procedimiento legal para su ampliación.</p>	<p>Desestimada.</p> <p>La GVA no está asumiendo competencias municipales en el Proyecto, sino fijando las bases para la incorporación de otras administraciones a cuestiones determinadas a las que sumarse o no; y en su virtud, establecer por el cauce que corresponda la adecuada coordinación.</p>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
6	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>
7	Inclusión de algunos tráficos que van a dar lugar a competencias desleales (Alicante-Alicante).	<p>Estimada parcialmente.</p> <p>Se ha incluido una aclaración en la matriz de tráficos para indicar que las líneas interurbanas pertenecientes a este contrato podrán seguir realizando los tráficos urbanos correspondientes a la situación inicial y que han venido haciendo históricamente. No obstante, el Ayuntamiento de Alacant y la Generalitat Valenciana deberán coordinarse cuando el Ayuntamiento de Alacant, con el objetivo de ofrecer un mejor servicio a sus ciudadanos, considere necesario modificar la oferta de sus líneas actuales o incluir nuevas líneas que entren en competencia con los tramos urbanos de las líneas interurbanas de este contrato. Del mismo modo, se coordinarán las posibles modificaciones de la red de transporte urbano del Ayuntamiento de Alacant cuya motivación sea incrementar la demanda de transporte público que mejore la rentabilidad del mismo.</p> <p>En todos los casos, si las nuevas medidas suponen un desequilibrio económico para el operador interurbano, se restablecerá el equilibrio económico de la concesión mediante una reestructuración de la oferta u otras medidas que la GVA considere necesarias.</p>
8	Señala la no publicación de anuncio previo en el DOUE, puesto que consideran que el proyecto anunciado en 2014 nada tiene que ver con el actual.	<p>Desestimada.</p> <p>Sí se considera válida, con las modificaciones a realizar –en su caso– según el Rgto 1370.</p>
9	No se justifica la limitación a un año de prórroga.	<p>Estimada.</p> <p>Se eliminará en pliegos la posibilidad de prórrogas.</p>
10	No se realiza proyección de los ingresos ni los costes a lo largo del periodo.	<p>Estimada.</p> <p>Estas proyecciones se incluirán en el proyecto adjunto a pliegos.</p>

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
11	No está justificado el fraccionamiento de la actual CVA-025 en dos concesiones, además de suponer una gestión menos eficiente del conjunto.	No ha lugar. Se trata de una competencia de la GVA en cuanto a la planificación de los servicios.
12	El proyecto infringe las competencias de los Ayuntamientos en relación con el uso de marquesinas y paradas, al obligar al concesionario a usarlas y no aclarar cuáles van a ser las obligaciones económicas y contractuales para con el titular de las mismas.	Estimada parcialmente. No se infringe ninguna competencia y parece lógico que exista coincidencia de puntos de parada de servicios municipales e intermunicipales con el fin de mejorar conectividad y cobertura. En los municipios grandes será necesario llegar a un convenio con el Ayuntamiento correspondiente.
13	No se incluye información relativa a las tasas o peajes que deben abonarse por el uso de las infraestructuras. No existe ninguna partida de costes que recoja esos gastos.	Estimada. Los costes indicados se encuentran integrados en la partida de costes generales.
14	El proyecto carece de información en lo relativo a los requisitos establecidos en la Ley 9/2009 de Accesibilidad Universal.	No ha lugar. La normativa de accesibilidad se hará constar en los pliegos de licitación, no es algo que deba especificarse en un Proyecto.
15	Escaso nivel de detalle e información que hay en el proyecto en cuanto a horarios y expediciones.	Desestimada. En el proyecto hay información suficiente para poder realizar todos los cálculos necesarios.
16	No se ha tenido en cuenta la necesidad de autobuses articulados en la línea 23 (futura L3), que se presta con 4 articulados en los servicios de mayor demanda.	Estimada. Se dispondrán vehículos articulados en las expediciones de mayor demanda para la futura L3.
17	No se incorpora ningún plan de explotación que se ajuste a las expediciones de obligado cumplimiento.	Desestimada. Todas las expediciones son de obligado cumplimiento.
18	Indican la necesidad de incorporar un mayor número de vehículos de reserva para poder atender a las incidencias del servicio.	Desestimada. Una reserva del 10% sobre flota en punta es un criterio razonable y de general aceptación.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
19	Indican que el proyecto carece de requisitos formales como cálculo del valor estimado del contrato, proyección económica-financiera durante todo el periodo concesional, cálculo del TIR, evolución tarifas, evolución demanda, etc.	Estimada. Esta información se recogerá en los pliegos.
20	El proyecto establece unos requisitos de control de calidad que van más allá de lo que establece la Ley de Movilidad.	Desestimada. La alegación indica que, según la Ley de Movilidad, sólo se puede mejorar la calidad "en el ámbito urbano"; obviamente, esa interpretación tan restrictiva carece de sentido alguno; en el propio punto 3 del artículo que se transcribe se indica que también es objeto de la Ley "regular el transporte público de viajeros", y los condicionantes de calidad que se establecen en los Proyectos entran lógicamente dentro de esa potestad.
21	El proyecto incurre en una "grave irregularidad" al dejar al arbitrio de los trabajadores la aceptación de la subrogación.	No ha lugar. El proyecto no puede entrar en otras cuestiones de carácter laboral que las estrictamente previstas en la normativa estatal sectorial de carácter básico.
22	No se materializa en los costes del proyecto la mejora de la sostenibilidad energética de la flota adscrita.	Desestimada. Las mejoras en materia de eficiencia energética de la flota son aspectos a valorar en el propio pliego de contratación, donde se ofrezca detalle sobre uso y suficiencia del material móvil adscrito al contrato. Dichos costes están incluidos en el Proyecto.
23	Incumplimiento del Artículo 47 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del PAC-AP (Nulidad de pleno derecho), así como con el Artículo 48 (Infracción del Ordenamiento Jurídico).	Desestimada. El periodo de información pública no es el momento oportuno para invalidar el proyecto inicial.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 16		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	19/04/2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE/2018/76923
	Administración / Ente	Ayuntamiento de Aigües
	Cargo	Alcalde

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Solicitan saber si se les aplicará el régimen tarifario TAM y si podrán hacer trasbordos a otras líneas de la red TRAM.	No ha lugar. Es una propuesta que excede del ámbito del proyecto.
2	Incluir una expedición a media mañana que conecte Aigües con El Campello (hacia las 10).	Estimada. Se acepta la alegación y se incluirá la expedición solicitada.
3	Solicitan que se amplíe el número de paradas en el municipio de Aigües, incluyendo la parada actual en la entrada de la urbanización Sierra Marina (carretera CV-775).	Estimada. Se acepta la alegación y se incluirá la parada solicitada en la urbanización Sierra Marina, condicionada a las mejoras en la infraestructura necesaria.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 17		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	19/04/2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático de la Generalitat GVRTE/2018/77077
	Administración / Ente	Fundación para el desarrollo de la Movilidad de la Comunidad Valenciana
	Cargo	Representante

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	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.
2	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.
3	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.
4	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.
5	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)

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
6	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.
7	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.
8	No se especifican los costes de infraestructuras (cánones, peajes...).	Estimada. Los costes indicados se encuentran integrados en la partida de costes generales.
9	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.
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	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.
12	Porcentajes de gastos generales y beneficio industrial.	Desestimada. La normativa de aplicación no obliga a ningún porcentaje concreto; basta con que sea razonable, como así se estima.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
13	Uso exclusivo de los vehículos (no se menciona).	Estimada. La exclusividad quedará reflejada, en su caso, en el proyecto definitivo.
14	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.
15	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.
16	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.
17	Las exigencias de los estándares de calidad no tienen apoyo legal.	Desestimada. La GVA puede exigir lo que considere oportuno relacionado con el objeto de la prestación del futuro contrato.
18	Consecuencia jurídica: nulidad o anulabilidad del proyecto.	Desestimada. El periodo de información pública no es el momento oportuno para invalidar el proyecto inicial.

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	17	171	68	14	66	23