

***Adenda al Informe de alegaciones al  
proyecto CV-113, La Safor Nord***

**València, a 18 de febrero de 2020**

## 1. Antecedentes

Con fecha 2 de mayo de 2019 se emitió informe sobre las alegaciones recibidas en el trámite de información pública al **proyecto de servicio público de transporte CV-113**, La Safor Nord , omitiéndose por error material, las realizadas en tiempo y forma por LA MARINA GANDIENSE, S.L.

Mediante resolución del Director General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad de fecha 9 de mayo de 2019, se aprueba el proyecto de servicio público de transporte CV-113, La Safor Nord (DOGV n.º 8.547 de 14/05/2019).

## 2. Alegaciones recibidas

Se han recibido un total de 5 escritos de alegaciones de entidades de distinta naturaleza:

Remitente	Nº de escritos de alegaciones	Alegaciones
Ayuntamientos y Mancomunidades	-	-
Particulares	-	-
Entidades	3	59
Empresas	2	51
Sindicatos	-	-
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>110</b>

Estas alegaciones han sido presentadas en tiempo y forma, procediéndose a su análisis, que quedó incorporado al informe de fecha 2 de mayo de 2019, complementado con las incluidas en la presente adenda a dicho informe.

Las alegaciones recibidas hacen referencia, principalmente, a cuestiones jurídicas, aunque también consideran aspectos de carácter técnico, de planificación de servicio o nivel de oferta.

## 3. Resumen de alegaciones y respuesta a los contenidos

A continuación, se recogen las alegaciones recibidas, omitidas en el informe de fecha 2 de mayo de 2019, indicando los datos correspondientes al documento que conforma la alegación, los datos del registro y un resumen del contenido de la propia alegación.

ESCRITO DE ALEGACIÓN Nº 5		
<b>Información del Registro</b>	Fecha de Entrada de Registro	28 / 06 / 2018
	Nº de Registro de Entrada	Registro Telemático GVRTE / 2018 / 144342
	Administración / Ente	<b>LA MARINA GANDIENSE, S.L.</b>
	Cargo	Representante

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Obligación de la GVA de notificar expresamente a los operadores afectados	<b>Desestimada.</b> 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	No se justifica la prórroga de un año. La norma expresamente prevé que esta será del 50%.	<b>Desestimada.</b> Se eliminará en el proyecto definitivo la posibilidad de prórrogas.
3	Necesidad de prolongación de la concesión por condiciones de amortización.	<b>Desestimada.</b> Se eliminará en el proyecto definitivo la posibilidad de prórrogas.
4	Excesiva fragmentación de los Proyectos (impide sinergias).	<b>Desestimada.</b> Se ha reducido el número de contratos de más de 90 a 38, estimando éste (38) como nivel óptimo para la explotación de los servicios de transporte en la Comunitat Valenciana.
5	No se justifica la reversión de los vehículos a la administración al final del contrato, y parece ser contraria al RD 1211/1990. En caso de ser admisible, ¿revertirán sólo los vehículos amortizados al 100%?.	<b>Estimada.</b> En el proyecto aprobado, se establece que los vehículos revertirán en el contratista. El resto de las cuestiones se determinarán en el pliego.
6	En atención a la Ley 9/2017, la reversión únicamente podría tener lugar en cuanto a elementos vinculados expresamente a la prestación del servicio (obras e instalaciones) y no a elementos, en este caso bienes muebles (autobuses) que son medios para la prestación del servicio.	<b>Desestimada.</b> La reversión puede darse con respecto a cualquier medio material necesario para la prestación del servicio; y eso incluye -especialmente- a los autobuses.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
7	No se indica si los vehículos tendrán una utilización exclusiva para la prestación de los servicios del contrato o no.	<b>Estimada.</b> Tendrán dedicación no exclusiva, siempre que se garantice la cobertura correcta del servicio. Dicho aspecto se aclarará en el proyecto definitivo.
8	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. <sup>1</sup>	<b>Desestimada.</b> Las prohibiciones de tráfico están especificadas en la matriz de tráfico del proyecto expuesto a información pública.
9	El proyecto debería indicar si es posible la subcontratación de servicios.	<b>Desestimada.</b> Es una cuestión jurídica que se regulará en los pliegos de licitación, no hay obligación legal de hacerlo en el Proyecto.
10	Se consideran insuficientes el BI y los GG estimados en el proyecto, por debajo de los propuestos por el Mº Fomento.	<b>Desestimada.</b> La normativa de aplicación no obliga a ningún porcentaje concreto; basta con que sea razonable, como así se estima.
11	No hay suficiente información en cuanto a la política tarifaria de aplicación, lo que dificulta preparar las ofertas.	<b>Estimada.</b> Será de aplicación la política tarifaria vigente que, en todo caso, queda sujeta a cualquier cambio que la Generalitat pueda hacer en el futuro dado que esta asume el riesgo tarifario.
12	No se ha tenido en cuenta el personal no afecto a conducción/acompañamiento en la subrogación de personal.	<b>Estimada.</b> 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.
13	Se advierte indefinición del proyecto por cuanto expresamente se prevé que la jornada diaria será de DIEZ horas pero, a priori, el desglose por imputación de horas de trabajo de personal adscrito es notablemente inferior.	<b>No ha lugar.</b> La jornada laboral diaria y anual es la pactada en el convenio provincial.

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.	<b>Estimada.</b> El proyecto aprobado fija el nivel de servicio requerido por la Administración y cuantifica los medios precisos. Se ha incluido un nuevo apartado sobre medios personales.
15	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.	<b>No ha lugar.</b> 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. No obstante, el servicio escolar seguirá atendándose como en la actualidad. No se incluirá en este proyecto.
16	En la futura licitación, se pretende conjugar un contrato de concesión de servicios públicos (servicio regular de transporte de viajeros), con un contrato estrictamente de servicios públicos (transporte escolar). Además, el "servicio regular con preferencia escolar" no está recogido por la legislación vigente.	<b>No ha lugar.</b> La naturaleza y tipo del contrato, no es algo que deba incluirse en el Proyecto, sino que se hará patente en el momento de la licitación.
17	No se ha tenido en cuenta que el transporte escolar en sí mismo no se puede abonar como déficit de explotación ya que se gestiona actualmente mediante un contrato de servicios que sí lleva aparejado IVA.	<b>Estimada.</b> El transporte escolar se elimina en este proyecto y seguirá atendándose como en la actualidad.
18	Falta diferenciar entre servicios básicos/adicionales/suplementarios. No se describen los límites y condiciones de los servicios suplementarios.	<b>Estimada.</b> En el proyecto aprobado, se indica que todos los servicios descritos en el Proyecto de Servicio son básicos.
19	Propone incluir las líneas urbanas de Gandía, Urbanet y hospital en esta concesión creando una concesión GANDIA METROPOLITANA. Destaca la posibilidad que se generaría al poder usar para transporte en las zonas costeras durante periodo estival los vehículos destinados durante el resto del año a transporte escolar. También daría pie a definir billetes integrados para todas las líneas de la concesión zonal. Menciona que ya se ha hecho para los proyectos de Benidorm y Alcoi.	<b>Desestimada.</b> La competencia de la Generalitat es el transporte inteurbano y el transporte escolar. El diseño del mapa concesional es una competencia de la Generalitat, que se ha llevado a cabo con el objetivo de mejorar el servicio y la eficiencia del mismo, para lo cual se ha considerado que los nuevos contratos debían tener una escala mínima, aunque intentando evitar también que ello redundara en una limitación a la libre competencia.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
20	Disfunción temporal del transporte general y especial, imprescindible esperar al vencimiento del escolar en 2020.	<b>Estimada.</b> El transporte escolar se elimina en este proyecto y seguirá atendiéndose como en la actualidad.
21	Sobre la obligatoriedad de publicidad del proyecto en DOUE, no es válida la de 2014 porque los Proyectos son nuevos.	<b>Desestimada.</b> Sí se considera válida, con las modificaciones a realizar –en su caso– según el Rgto 1370.
22	No se han tenido en cuenta en los costes, los correspondientes al pago de tasas y peajes por el uso de infraestructuras determinadas.	<b>Desestimada.</b> Los costes indicados se encuentran integrados en la partida de costes generales.
23	No se han tenido en cuenta los vehículos de reserva en el escenario futuro para las rutas de preferencia escolar.	<b>Estimada.</b> El transporte escolar se elimina en este proyecto y seguirá atendiéndose como en la actualidad.
24	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.	<b>Estimada.</b> En el proyecto aprobado, se establece que la obligación del operador alcanza al mantenimiento de la información en las paradas de carácter interurbano.
25	Señala que la oferta de plazas en invierno está ajustada a la demanda a la demanda de todo el año, pero que la línea 1B Playa de Taverners – Taverners el tráfico estival aumenta y no podrá ser cubierta con los vehículos propuestos siendo necesario disponer de 2 vehículos de 12 metros (80 plazas) o modificar el horario.	<b>Desestimada.</b> El n.º de vehículos, clase así como n.º de expediciones se han realizado con las estimaciones de demanda en base a la información proporcionada por el actual operador, variación de la población (INE) e incremento asociado a la nueva oferta.
26	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).	<b>Desestimada.</b> Los costes unitarios del proyecto se consideran adecuados puesto que se trabaja sobre referencias objetivas y/o de mercado.
27	El proyecto no justifica con que vehículos se realizará el servicio de las líneas 1C y 1D del escenario futuro.	<b>Estimada.</b> El transporte escolar se elimina en este proyecto y seguirá atendiéndose como en la actualidad.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
28	Señala la imposibilidad, para el escenario 1, de atender todas las expediciones asociadas a las 8 líneas con los 5 vehículos previstos en el proyecto.	<b>Desestimada.</b> Para cálculo del n.º de vehículos se ha tenido en cuenta el número de expediciones y las horas de conducción, no entrando en la gestión y aprovechamiento del resto de autobuses de la concesión.
29	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 1,50 €/Km y pregunta cuál es el sentido del mismo y para qué pretende establecerse.	<b>Desestimada.</b> El coste kilométrico es el cociente del coste partido por los kilómetros. El 1,50 €/km a que hace referencia es el coste kilométrico de los costes asociados a los kilómetros. En el proyecto definitivo, excluido el transporte escolar, se adaptará a la nueva estructura de costes.
30	No se justifica la estimación de incremento de demanda asociado a un incremento en la oferta del resto de líneas.	<b>Estimada.</b> Se revisarán las estimaciones de demanda.
31	Se solicita que no ha quedado establecido una tarifa máxima admisible en las expediciones en función de los euro/viajero*km y no quedar justificado el aumento de dichas cantidades.	<b>Desestimada.</b> La tarifa €/viajero-km viene determinada en función del n.º de viajeros futuro y la recaudación asociada a los mismos. Datos estos obtenidos de la recaudación del ejercicio 2016 e incremento de la oferta (elasticidad de la demanda de 0,30).
32	Respecto de la "calidad en la prestación", indica que en el proyecto no hay ninguna característica técnica que permita establecer los costes asociados.	<b>Estimada parcial.</b> En el proyecto aprobado se incluye un apartado de "plan de calidad de servicio" que debe ser presentado por el contratista y aprobado por la administración con anterioridad al inicio de la prestación del servicio. Así mismo, se indica, que los estándares de calidad quedarán recogidos en el correspondiente pliego de licitación del contrato.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
33	Consideran insuficiente el cálculo de conductores necesarios realizado (21,19), cuando ellos estiman que serían necesarios 30 conductores teniendo en cuenta el servicio propuesto y los conductores de reserva.	<b>Desestimada.</b> El proyecto no entra en la gestión interna del personal para la prestación de los horarios propuestos, entendiendo que existe la suficiente flexibilidad laboral para que estos se puedan cumplir.
34	Se alega un posible error en los horarios de la línea Barx – Gandía, al coincidir la hora de salida en ambas cabeceras.	<b>Desestimada.</b> La planificación de los horarios no entra en la gestión de los medios por línea que internamente tenga que hacer la empresa para cumplirlos.
35	Se alega un posible error en los horarios de la línea Simat - Tavernes – Gandía, al coincidir la hora de salida en ambas cabeceras en varios horarios.	<b>Desestimada</b> La planificación de los horarios no entra en la gestión de los medios por línea que internamente tenga que hacer la empresa para cumplirlos.
36	Se alega, en las líneas 4A Alzira – Gandia (por playas) y 4B La Barraca d’Aigües Vives – Alzira, modificar el diseño y/o tener en cuenta los kilómetros y horas de conducción correspondientes al vacío de posicionamiento.	<b>Desestimada.</b> La imputación de exceso de kilómetros se hace con carácter general, sobre los kilómetros comerciales, sin diferenciar por líneas, habiéndose contemplado un 8% para el transporte general. El transporte escolar se elimina en este proyecto.
37	Se aprecia un error material en la identificación de las cabeceras de la línea 2D Xeraco – Xeresa.	<b>Estimada.</b> Como consecuencia de la eliminación del transporte escolar, únicamente se establece un único escenario donde no se contempla dicha línea.
38	Se indica que hay un error en el cálculo de los vehículos para transporte escolar, así como el n.º de conductores, con el correspondiente incremento en los costes.	<b>Estimada.</b> El transporte escolar se elimina en este proyecto y seguirá atendiéndose como en la actualidad.
39	No se han tenido en cuenta los gastos fiscales y deberían estar en partidas convenientemente desagregadas.	<b>Desestimada.</b> Los costes indicados se encuentran integrados en la partida de costes generales.

Nº	RESUMEN ALEGACIÓN	RESPUESTA
40	Los gastos de combustible estimados en proyecto son demasiado bajos.	<b>Desestimada.</b> Los costes unitarios del proyecto se consideran adecuados puesto que se trabaja sobre referencias objetivas y/o de mercado.
41	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.	<b>Desestimada.</b> Los costes unitarios del proyecto se consideran adecuados puesto que se trabaja sobre referencias objetivas y/o de mercado.
42	Falta de competencia de la Consellería para el mantenimiento de marquesinas y paradas.	<b>Estimada.</b> La obligación del operador alcanza al mantenimiento de la información en las paradas de carácter interurbano.
43	Los costes de amortización de vehículos asociados al transporte escolar debería de establecerse en el 50%.	<b>Estimada.</b> El transporte escolar se elimina en este proyecto y seguirá atendiéndose como en la actualidad.
44	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 852.371,79 € en el escenario inicial y un coste de 1,38 M€ en el escenario futuro.	<b>Desestimada.</b> La estimación de costes del proyecto se considera que se ha realizado con los costes unitarios adecuados.

#### 4. Resumen y conclusión

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

	Nº de escritos de alegaciones	Alegaciones				
		Recibidas	Estimadas	Estimadas parcialmente	Desestimadas	No ha lugar
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>110</b>	<b>43</b>	<b>3</b>	<b>56</b>	<b>8</b>

Se concluye a la vista de las respuestas a las alegaciones incluidas en la presente adenda al informe de alegaciones del proyecto CV-113, La Safor Nord, que no se requiere realizar correcciones en el proyecto definitivo aprobado, puesto que ya se habían incorporado las que se estimaban procedentes.