

MUNICIPIOS

Ayuntamiento de Sagunto

2025/15103 Anuncio del Ayuntamiento de Sagunto sobre la aprobación del contrato de concesión de servicios para la prestación del servicio de transporte público urbano.

ANUNCIO

El Pleno de la Corporación Municipal, en sesión ordinaria celebrada el día 4 de diciembre de 2025, adoptó, entre otros, el siguiente acuerdo:

VER ANEXO

Lo que le comunico para su conocimiento y efectos.

Sagunto, 10 de diciembre de 2025.—El secretario general, Emilio Olmos Gimeno.



9 EXPEDIENTE 1384895Q. CONTRATO DE CONCESIÓN DE SERVICIOS PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO DE SAGUNTO. EXPTE. 18/23-C.

Aprobación definitiva del proyecto de servicio y estudio de viabilidad económico-financiera del servicio municipal de transporte público urbano de viajeros del término de Sagunto.

Expte. 18/23-C. SEDIPUALBA 1384895Q

ANTECEDENTES

PRIMERO

En fecha 16/4/2021 la junta de gobierno local adjudicaba el contrato de emergencia denominado concesión del servicio público de transporte urbano de Sagunto a la empresa AUTOS VALLDUXENSE S.L. (AVSA).

El contrato de concesión de servicios se formalizaba en fecha 20/4/2021 y entraba en vigor al día siguiente de su formalización.

La duración del contrato era de dos años. Finalizó por tanto en fecha 20/4/2023 estando pendiente a fecha de hoy la selección de nuevo contratista.

SEGUNDO

En fecha 1/2/2023 se formalizaba el contrato de servicio de consultoría para la redacción de propuesta de reorganización y planificación del sistema de transporte público urbano, el proyecto de servicio público de transporte de viajeros y la documentación asociada a la licitación del contrato de concesión de transporte público urbano de Sagunto, adjudicado a la empresa CPS INFRAESTRUCTURAS MOVILIDAD Y MEDIO AMBIENTE S.L.

En el seno del citado contrato se han elaborado entre otros los siguientes documentos técnicos preparatorios y preceptivos del expediente de contratación del servicio de transporte público urbano de viajeros:

- Proyecto de Servicio Público de transporte urbano del municipio de Sagunto de fecha febrero de 2024 (RE 6801/2024). Contiene en su apartado 5 el régimen tarifario.
- Estudio de viabilidad económico financiero de fecha febrero de 2024 (RE 6801/2024).



TERCERO

El Pleno de la Corporación Municipal, en sesión ordinaria celebrada el día cuatro de abril de dos mil veinticuatro, adoptó acuerdo de aprobación inicial y apertura de período de información pública del Proyecto de Servicio Público de transporte urbano de viajeros elaborado por la Consultora CPS en fecha febrero de 2024, así como el estudio de viabilidad económico financiera de la misma fecha y someterlo a período de información pública por espacio de 30 días a contar desde la publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Valencia.

El acuerdo se notificó de manera específica a las instituciones que se enumeran a continuación y fue publicado en BOP de Valencia de fecha 29/4/2024:

Oficina Nacional de Evaluación.
Comité Técnico de Cuentas Nacionales.
Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia.
Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Infraestructures i Territori
Ayuntamiento del Municipio de Canet d'En Berenguer.

CUARTO

Finalizado el período de información pública se reciben las correspondientes alegaciones que se contestan mediante informe presentado por la empresa consultora CPS INFRAESTRUCTURAS MOVILIDAD Y MEDIO AMBIENTE SL con Registro de Entrada de fecha 12/09/2025 con el siguiente contenido:

“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.

ALEGACIÓN N.º 1		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	22/05/2024
	N.º de Registro de Entrada	N.º 27533/2024
	Administración/ Ente	Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia (ATMV)



N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	<p>En la página 5 del “Proyecto de Servicio Público de transporte urbano del municipio de Sagunto” se dice textualmente:</p> <p>“3. ÁMBITO DE PRESTACIÓN</p> <p>El servicio de transporte urbano de Sagunto transcurre por el propio término municipal, enlazando los principales núcleos poblacionales, que son Sagunto, El Port de Sagunt y l’Almardà. En su recorrido hacia l’Almardà, el itinerario circula por el término municipal de Canet d’en Berenguer.</p> <p>El proyecto de servicio excede así el ámbito municipal, por lo que deberá establecerse con esta Autoridad de transporte Metropolitano la correspondiente concertación.</p> <p>Por otro lado, es de aplicación el Decreto 163/2000, de 24 de octubre, del Gobierno Valenciano, por el que se desarrolla la disposición adicional cuarta de la Ley 10/1998, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales, de Gestión Administrativa y Financiera y de Organización de la Generalitat Valenciana, en materia de transportes urbanos.</p> <p>Entre los aspectos que son de aplicación, incidir en la realización de tráficós urbanos a través del proyecto de servicio público (PSP) “CV-102. Valencia Metropolitana Nord”.</p>	<p>Estimada.</p> <p>Se cuenta con Informe favorable de la Dirección General de Administración Local sobre inexistencia de duplicidades en el ámbito de prestación del Proyecto de Servicio Público de transporte urbano de Sagunt, de fecha 10 de julio de 2025.</p>
2	<p>En la página 14 del “Proyecto de Servicio Público de transporte urbano del municipio de Sagunto” se dice textualmente:</p> <p>En cuanto al Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE), descrito en el apartado 4.2.4 del PSP urbano de Sagunt, se indica lo siguiente:</p> <p>“Los diccionarios, datos y protocolos de comunicaciones utilizados por el SAE deberán basarse en estándares internacionales de transporte público: NetEx GTFS, GTFS-RT, SIRI... para permitir su futura integración en plataformas que se desarrollen desde el Ayuntamiento o</p>	<p>Estimada.</p> <p>Se ha revisado la alegación y se ha incorporado en el documento.</p>



N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
	<p>de la ATMV o la Generalitat Valenciana (GVInterbus y GVenRuta), así como el Punto de Acceso Nacional.”</p> <p>La ATMV está ejecutando el contrato “CMAYOR/2022/03Y04/37. SUMINISTRO, INSTALACIÓN E IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE AYUDA A LA EXPLOTACIÓN E INFORMACIÓN A PASAJEROS (SAEIP) Y DE UN SISTEMA DE TICKETING Y MONÉTICA ASÍ COMO DE LOS SERVICIOS DE MANTENIMIENTO DE TALES ELEMENTOS PARA LA AUTORITAT DE TRANSPORT METROPOLITÀ DE VALÈNCIA (ATMV).”</p> <p>Por lo tanto, sería conveniente que el SAE que solicitan se integre tanto en GVInterbus y GVenRuta como en el previsto en el contrato CMAYOR/2022/03Y04/37. Por tanto, este sistema estará preparado para su integración con el de la GVA y ATMV.</p>	
3	<p>En la página 18 del “Proyecto de Servicio Público de transporte urbano del municipio de Sagunto” se dice textualmente:</p> <p>“En este sentido el sistema deberá integrarse en el Sistema SIGApunT y tener las siguientes funcionalidades:”</p> <p>La ATMV está ejecutando el contrato “CMAYOR/2022/03Y04/37. SUMINISTRO, INSTALACIÓN E IMPLANTACIÓN DE UN SISTEMA DE AYUDA A LA EXPLOTACIÓN E INFORMACIÓN A PASAJEROS (SAEIP) Y DE UN SISTEMA DE TICKETING Y MONÉTICA ASÍ COMO DE LOS SERVICIOS DE MANTENIMIENTO DE TALES ELEMENTOS PARA LA AUTORITAT DE TRANSPORT METROPOLITÀ DE VALÈNCIA (ATMV).”</p> <p>Por lo tanto, sería igualmente conveniente que el sistema se integre tanto en SIGApunT como en el previsto en el contrato CMAYOR/2022/03Y04/37.</p>	<p>Estimada.</p> <p>Se ha revisado la alegación y se ha incorporado en el documento.</p>

ALEGACIÓN N.º 2		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	28/05/2024



	N.º de Registro de Entrada	N.º 28852/2024
	Administración/ Ente	Unión Intercomarcal de Comisiones Obreras del Camp de Morvedre i Alt Palància

N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	Participación de los agentes sociales implicados en el transporte colectivo. La experiencia y conocimientos prácticos de la organización de Comisiones Obreras es imprescindible.	Desestimada. Durante la redacción del Proyecto de Servicio Público se han realizado tres talleres de participación dirigidos a colectivos concretos. La difusión de los talleres se realizó a través de las vías propias del Ayuntamiento, como son nota de prensa y página institucional. Además de lo anterior desde el Departamento de Tráfico y Movilidad Urbana se envió correo electrónico, entre otros agentes, a los sindicatos de los que se dispone contacto, constando entre los correos enviados el dirigido a CC.OO.
2	Prevía a la concesión debe dar audiencias públicas para explicar los detalles del proyecto a los agentes sociales.	Desestimada. Los detalles del proyecto están contenidos en el Proyecto de Servicio Público publicado, el presente trámite responde a la audiencia pública de dicho proyecto. Otras cuestiones que forman parte de las bases de licitación o del procedimiento de concesión no pueden ser publicitadas de forma previa al lanzamiento o a la concesión de la misma.
3	Proponer una red óptima en base a la demanda existente. Un nuevo diseño de red podría reportar ventajas para un servicio más eficiente (líneas interconectadas, autobuses lanzaderas, utilización de horas punta, etc.) Este	Estimada. En la red existente la línea D es eficaz y su uso ha ido en aumento de forma exponencial en los últimos años, es por ello que el PSP opta por mantener y reforzar con un autobús más.



N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
	<i>diseño de red debería ir conjuntamente con la creación de una estación de autobuses y la conexión de los diferentes barrios de la ciudad.</i>	<i>Sin embargo las líneas C1 y C2 tienen un uso residual, por ello se han repensado más allá del diseño del itinerario y se ha incluido una nueva modalidad de servicio: el transporte a demanda, de esta manera se pretende cubrir las necesidades de las áreas de baja densidad como la Almardá y periferia urbana e industrial.</i> <i>El recorrido por eje lineal situado en el centro urbano permite el desplazamiento desde barrios periféricos que no se encuentran a más de 500m en los casos más desfavorables.</i> <i>La creación de una estación de autobuses queda fuera del ámbito del PSP.</i>
4	<i>Repensar las líneas C1 y C2 y los medios utilizados para mejorar estas rutas ya que se emplea demasiado tiempo para recorrerlas y desalienta a los usuarios/as.</i>	Estimada. <i>Las líneas C1 y C2 tienen un uso residual, por ello se han repensado más allá del diseño del itinerario y se ha incluido una nueva modalidad de servicio: el transporte a demanda, de esta manera se pretende cubrir las necesidades de las áreas de baja densidad como la Almardá y periferia urbana e industrial.</i> <i>El recorrido por eje lineal situado en el centro urbano permite el desplazamiento desde barrios periféricos que no se encuentran a más de 500m en los casos más desfavorables.</i>
5	<i>El servicio de autobuses contará con una APP del transporte donde se pueda ver toda la información disponible que además permitirá comunicar incidencias o deficiencias en el servicio, en las infraestructuras y/o vehículos, de modo que el Ayuntamiento de Sagunto, sea</i>	Desestimada. <i>El PSP constituye el Pliego de Prescripciones Técnicas para realizar la licitación del contrato, en el mismo se establecen exigencias y condiciones mínimas del servicio de autobús urbano, otros aspectos como los sugeridos no regulados a nivel</i>



N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
	<i>receptor de dichas comunicaciones al mismo tiempo que la empresa.</i>	<i>normativo pero que constituyen mejoras del servicio público deben incluirse en otras fases del procedimiento de licitación. Asimismo cabe señalar que el contenido del PSP y con él del futuro contrato se adapta a los recursos disponibles para su gestión, tanto económicos como humanos.</i>
6	<i>Impulsar medidas de acción positiva hacia la contratación de mujeres como conductoras de autobús. Además de que en la plantilla de la empresa de autobuses que dedique a Sagunto sea paritaria hombre-mujer.</i>	Desestimada. <i>No es objeto del PSP la composición de la plantilla de la empresa concesionaria. Durante la fase de licitación se introducirán cláusulas en el área de igualdad, entre otras.</i>
7	<i>Los autobuses de Sagunto deben ser puntos seguros contra la violencia de género y el proyecto debería contener medidas para este fin. Por ejemplo, la APP menciona en la alegación n5, dispondrá de un botón lila en todas sus pantallas, que derivará a un teléfono de atención especializado, en casa de ser activada ante una situación de riesgo.</i>	Desestimada. <i>No es objeto del PSP, de forma paralela se está trabajando en la redacción del reglamento de uso que incluirá contenido al respecto, así como las herramientas adecuadas para que la seguridad sea efectiva.</i>
8	<i>Todos los autobuses empleados, así como las infraestructuras de las paradas, deben adaptarse a las necesidades de las personas con diversidad funcional (de todo tipo) tanto para facilitar el acceso a los vehículos, como a las paradas como a la información. Realizar la concesión a la empresa únicamente si garantiza la adaptación de los vehículos.</i>	Desestimada. <i>Las infraestructuras de las paradas quedan fuera del ámbito del PSP. Tal y como consta en el documento inicialmente aprobado, apartado 14. Accesibilidad del servicio "las disposiciones relativas a la atención a las personas con problemas de movilidad y discapacidad sensorial que se incorporen al pliego de condiciones del contrato tendrán el carácter de esenciales para el operador del servicio".</i>
9	<i>El servicio de transporte público comunicará con la estación de ferrocarril,</i>	Desestimada. <i>El servicio se ha planteado en base a los recursos disponibles y la prognosis de la</i>



N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
	<i>el hospital de Sagunto y los diferentes núcleos urbanos 24 h al día.</i>	<i>demanda, no se tiene constancia de la necesidad de conexión durante 24h al día y no se disponen de recursos suficientes para cubrir dicho servicio.</i>
10	<i>Incluir identificación de las zonas A, B y AB, en el apartado 5.1. Títulos del servicio.</i>	Estimada. <i>Se ha incluido en el apartado 5.1. "Títulos del servicio" una nota al pie de la tabla de títulos multiviaje SUMA que remite a la distribución zonal de ATMV, disponible en el enlace indicado, con el objeto de dar respuesta a la observación planteada.</i>
11	<i>Mejorar las frecuencias.</i> <i>1. De 30 minutos para C1 y C2.</i> <i>2. En la C3: 10 minutos en horas punta (de 5h a 8h; de 13h a 16h y de 21h a 23h) y de 60min en hora valle.</i> <i>3. El paso por las paradas debe de ser regular.</i>	Estimada parcialmente. <i>Se ha analizado la propuesta de mejora de frecuencias, especialmente en la línea C3, pero alcanzar una frecuencia de 10 minutos en horas punta requeriría la operación de 6 autobuses simultáneamente, lo que supondría un coste anual de 444.200 €, resultando inviable dentro de los límites presupuestarios del proyecto.</i> <i>Respecto a las líneas C1 y C2, se presta un servicio mixto en temporada de invierno: expediciones regulares en horas punta y transporte a demanda el resto del día, lo que permite mantener la eficiencia operativa y responder de forma flexible a la demanda real.</i>
12	<i>El proyecto debe incluir la red de información al usuario/a:</i> <ul style="list-style-type: none"><i>• Información a viajeros en tiempo real</i><i>• Información de gestión en tiempo real</i><i>• Mejoras de seguridad física y protección</i><i>• Modos de pago sin contacto y anterior al acceso al autobús.</i>	Desestimada. <i>El PSP constituye el Pliego de Prescripciones Técnicas para realizar la licitación del contrato, en el mismo se establecen exigencias y condiciones mínimas del servicio de autobús urbano, otros aspectos como los sugeridos no regulados a nivel normativo pero que constituyen mejoras del servicio público deben incluirse en otras fases del procedimiento de licitación.</i>



N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
		<i>Asimismo cabe señalar que el contenido del PSP y con él del futuro contrato se adapta a los recursos disponibles para su gestión, tanto económicos como humanos.</i>
13	<p><i>Líneas Circular C1, C2 – Puerto – Sagunto y Línea Circular</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>Los horarios que se indican no son los óptimos para dar servicio:</i> <ol style="list-style-type: none"> <i>El servicio debe iniciarse antes del 6:30 horas de la mañana y termina poco después de las 23:00 horas de la noche, horarios con el que se cubre la mayoría de los turnos laborales de los polígonos comerciales.</i> <i>La frecuencia de paso a 10 minutos, de lunes a sábados en horas punta y de 20 minutos el resto de día y horas.</i> <i>Con interconexión entre diferentes líneas de autobús.</i> 	<p>Desestimada.</p> <p><i>Es la línea D la que da mayor cobertura horaria, las líneas C funcionan como refuerzo. No resulta justificable el aumento de vehículos y frecuencias en base a la demanda existente y prevista.</i></p>
14	<p><i>Línea Circular C3: Sagunto – Polígonos industriales – Puerto de Sagunto.</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>El proyecto debe considerar que los polígonos industriales dispondrán de línea de autobús interna y gratuita en el interior de grandes polígonos como Parc Sagunt I y II.</i> <i>Los horarios para una población trabajadora que va a tres turnos horarios de 6-14-22, deben iniciarse a las 5 de la mañana y terminar a las 23 horas.</i> 	<p>Estimada parcialmente.</p> <p><i>Resulta inviable dentro de los límites presupuestarios del proyecto.</i></p> <p><i>El nuevo diseño incluye el inicio del servicio de la línea C3 a las 5:00 h para dar cobertura al primer turno laboral y el trazado de la línea se ha definido tal que se maximice su cobertura sin poner en riesgo su funcionalidad y tiempos de recorrido competitivos respecto al vehículo privado.</i></p>



N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
	<p>3. La frecuencia de paso a 10 minutos, de lunes a sábados en horas punta, y de 20 minutos el resto de día y horas.</p> <p>4. Re-evaluar la planificación estratégica. El radio de cobertura de las líneas se sitúa a más de 400 metros de los barrios de Baladre, Congo, San José, 500 viviendas, Metales y Cabos y Ríos.</p> <p>5. Re-evaluar la planificar la táctica: los tiempos de duración del servicio de 11 horas, un autobús cada 60 minutos, con 1 autobús en la línea, es insuficiente. No alcanza a los tres turnos de trabajo, no puede dejarse personas en tierra hasta que llegue el servicio a la demanda.</p>	
15	<p>Línea 335 o BUS NIT: Sagunto – Puerto de Sagunto.</p> <p>Incluir paradas en la estación de Renfe y el hospital de Sagunto, en cada sentido.</p>	<p>Estimada.</p> <p>Estación RENFE: Se ha ampliado el horario de la línea D hasta las 23:30 h, con el objetivo de dar cobertura a los últimos servicios de tren desde y hacia Valencia y Castellón.</p> <p>Hospital: Se ha prolongado el recorrido de la línea 335, estableciendo el hospital como inicio y fin de línea, mejorando así su accesibilidad.</p>
16	<p>A fin de agilizar el acceso a los vehículos, establecer los sistemas necesarios para permitir que las personas usuarias puedan abonar o canjear el billete en la misma parada, antes de subir al autobús u optar por vehículos diseñados para que</p>	<p>Desestimada.</p> <p>Tal y como consta en el punto 5.2. Sistema de expedición y cancelación de títulos de transporte “el operador deberá describir, en su oferta, el sistema de expedición y cancelación de billetes y cualquier título de</p>



N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
	<i>las personas que acceden al vehículo con un bono o tarjeta de abonado puedan acceder sin guardar la cola de quien accede abonando el billete de un viaje concreto.</i>	<i>transporte del servicio [...]". Dicho sistema deberá ser compatible con el utilizado por ATMV que ha adjudicado recientemente un contrato que incluye entre otros aspectos un sistema de ticketing y monetica, cuyo objetivo es dotar de nuevos medios de pago unificados.</i> <i>Es decir, el nuevo contrato de autobús urbano incluirá sistemas de pago abordo más ágiles que el actual que contribuirán a que el acceso se produzca de forma fluida y sin colas.</i>

ALEGACIÓN N.º 3		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	29/05/2024
	N.º de Registro de Entrada	N.º 29132/2024
	Administración/ Ente	K.S.

N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	<p>PRIMERA. El servicio a demanda es relegado únicamente a las horas valle. Aunque este tipo de servicio presente un fuerte potencial de uso, tal y como se aprecia en otros municipios en los que se ha implantado, en el PSP no se le está dando ningún protagonismo. Además, su uso residual no parece en coherencia con la inversión que requiere su implantación con éxito (publicidad, medios de contacto ciudadano-operador –usualmente app–, etc.).</p> <p>SEGUNDA. El servicio a demanda se presenta en íntima relación con las mencionadas líneas C1, C2 y C3.</p>	<p>Estimada.</p> <p>Se ha incorporado un apartado específico con una descripción más detallada del funcionamiento del servicio a demanda, con el fin de aclarar su operativa.</p> <p>Asimismo, se han actualizado los datos de uso de las líneas C1 y C2 con la información más reciente disponible (año 2024).</p>



N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
	<p>Aunque en el PSP se solicita al operador el desarrollo de su funcionamiento y establecer los mecanismos concretos para la gestión y operación de las expediciones a demanda de estas líneas, así como “su descripción detallada, completa y entendible” en la web del propio operador, se podría deducir que el transporte a demanda estará rígidamente limitado a los itinerarios y paradas de las líneas a la que va asociado, y que se prestará la expedición –similar a la regular– solo si es solicitada previamente por el usuario.</p> <p>TERCERA. El uso del servicio a demanda es discontinuo, a saber:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En invierno, de lunes a viernes, en franjas determinadas: de mañana y de tarde (C1 y C2) o únicamente de mañana (C3). • En verano, de lunes a viernes, en franja horaria determinada de mañana (C3). • Los fines de semana no hay servicio a demanda de autobús. <p>Esta disgregación del servicio podría dificultar una comunicación clara con el ciudadano, en cuanto a que entienda en qué consiste y para qué se utiliza el autobús a demanda, así como también que se instale en los usuarios la costumbre de uso de este tipo de servicio, que requiere de su participación.</p>	
4	<p>La cobertura al hospital se realiza mediante las líneas C1 y C2, que no prestan servicio los fines de semana durante el invierno (en verano, sí).</p>	<p>Estimada.</p> <p>Se ha ampliado el calendario de operación de las líneas C1 y C2 para complementar a la línea D y mejorar la cobertura al hospital.</p>



N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
5	La línea C3 planteada tiene un recorrido muy largo, y resulta difícil abarcar con una línea regular una conexión al núcleo de población con los polígonos industriales.	Desestimada. Aumentar el número de vehículos para que el recorrido sea menor no resulta justificable en base a la demanda prevista.

ALEGACIÓN N.º 4		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	29/05/2024
	N.º de Registro de Entrada	N.º 28922/2024
	Administración/ Ente	AVSA

N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	PRIMERA – Recursos adscritos al servicio. De la descripción y tabla anterior, se desprende que la utilización exclusivamente de vehículos Clase II, limita mucho a los ofertantes en cuanto a la posibilidad de elegir vehículos puesto que no permite vehículos de clase I, los cuales, pueden ser más beneficiosos para el tipo de servicio que se recoge y pretende en este Proyecto. Es por ello por lo que solicitamos que se permita ofrecer alguna unidad clase I, aunque para ello, el ofertante, deba respetar el Real Decreto – ley 24/2021, de 2 de noviembre, de transposición de directivas de la Unión Europea en las materias de (...) y para la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes (BOE/03/11/2021).	Estimada. En relación con la solicitud de permitir la inclusión de unidades de clase I, se ha valorado la propuesta y, en consecuencia, se ha incluido la posibilidad de adscribir recursos correspondientes a vehículos de clase I, siempre respetando el cumplimiento del Real Decreto-ley 24/2021, de 2 de noviembre, y la normativa vigente sobre promoción de vehículos limpios y energéticamente eficientes.
2	SEGUNDA – Consumos y baterías. El aprovechamiento real de la batería.	Estimada. Se ha tenido en cuenta que para un correcto funcionamiento la batería se debe



N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
	<p>El aprovechamiento real de la batería solamente es del 80% para un correcto funcionamiento de ésta, por seguridad y para alargar la vida útil de la misma. Con esto queremos incidir en que tras el servicio, el vehículo, debe regresar a la cochera para realizar la recarga de su batería y todo ello, antes de que el consumo baje de un 20% de SOC (Estado de Carga), de forma que, de los 420 kWh de capacidad de la batería, solo se aprovecharía el 80% o lo que es lo mismo: 336 kWh que, con el consumo medio indicado en el Proyecto de Servicio Público, daría como resultado una autonomía de 258,5 km. Siendo esta una autonomía inferior a la indicada en este.</p>	<p>utilizar solo hasta el 80% de su capacidad, garantizando así la seguridad y prolongando su vida útil.</p> <p>Por ello, se han modificado los kilómetros asignados por autobús eléctrico en el Proyecto de Servicio Público para cumplir con esta autonomía realista, asegurando que la capacidad disponible sea suficiente para el servicio requerido.</p>
3	<p>Degradación natural de la batería.</p> <p>Respecto a esto, no se ha tenido en cuenta la degradación natural de la batería por los ciclos de carga (como ya apuntábamos en el punto anterior, se infiere de una manera tácita, que el mejor aprovechamiento de la batería da como resultado una ralentización de esta degradación), de forma que conforme pasen los años de vida del posible contrato, la autonomía del vehículo disminuirá.</p>	<p>Estimada.</p> <p>Se ha tenido en cuenta la degradación natural de la batería debido a los ciclos de carga y descarga, reconociendo que con el paso del tiempo la autonomía del vehículo disminuirá.</p>

ALEGACIÓN N.º 5		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	27/05/2024
	N.º de Registro de Entrada	N.º 28391/2024
	Administración/ Ente	Cooperativa Socoltie



N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	<p>El Centro Ocupacional Socoltie es un centro de atención y formación socioeducativa de personas con discapacidad intelectual, cuyo principal objetivo es la integración social e inserción laboral de este colectivo.</p> <p>Es por este motivo que alegamos se nos considere dentro de la Ordenanza Municipal, reguladora de Tarifas, como centro de formación continua hacia dichos fines y que nuestros usuarios/as puedan beneficiarse de tarifas especiales como la del bono estudiantes o similares, contemplada en la actual ordenanza.</p>	<p>Desestimada.</p> <p>No es objeto del PSP el establecimiento de las condiciones asociadas a las diferentes tarifas. Se valorará la propuesta en el ámbito de la Ordenanza reguladora de tarifas por prestación del servicio de transporte público urbano.</p>
2	<p>En relación a los distintivos/ideogramas correspondientes a la preferencia en la ocupación de los asientos, solicitamos que se simbolice la discapacidad intelectual con algún distintivo en pictograma dentro de los autobuses. De esta manera, ocuparían asiento preferente personas del centro con problemas de orientación, de estabilidad o con inquietud nerviosa.</p> <p>En principio, se puede utilizar alguno de los pictogramas que desde "Plena Inclusión" se proponen. https://www.plenainclusion.org</p>	<p>Estimada.</p> <p>Se ha valorado la propuesta y, en consecuencia, se ha incluido en el apartado 11 del documento B la simbología correspondiente para representar la discapacidad intelectual en los pictogramas dentro de los autobuses, siguiendo las recomendaciones de "Plena Inclusión".</p>
3	<p>En lo referente a las paradas y horarias de las líneas, alegamos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La instalación de una parada en la Avd. 3 de abril para la línea C3. Pues observamos que en los anexos no aparece como tal y en esta zona del barrio Bienza tenemos usuarios/as con movilidad reducida y problemas de la orientación. 	<p>Estimada.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se ha incluido la parada en la Av. 3 de abril. - La distribución de paradas actual no permite la instalación de una nueva parada de autobús física en el punto sugerido sin comprometer la eficiencia del servicio. A nivel de operativa



N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
	<p>- La instalación de una parada de autobús de las líneas D, C1, C2 y C3, (que serían las utilizadas por el centro), situada en la Avda. Fausto Caruana a la altura del antiguo Matadero, tanto en dirección Puerto-Sagunto como Sagunto-Puerto. Dicha parada se situaría mucho más cercana a nuestro centro que las actuales y facilitaría la autonomía de nuestros usuarios/as en sus traslados de la parada al centro y viceversa (siendo éste por ahora, con acompañamiento): Contribuyendo así, a una mayor independencia física y psicosocial de estas personas.</p>	<p>se valorará la creación de una parada a demanda en dicho punto.</p>
4	<p>El servicio a demanda de un autobús que pasara de lunes a viernes (días de atención del centro), por dicha parada en horario lo más cercano posible a la hora de salida del centro, sobre las 16:30 h. Esto significaría que los usuarios/as completarían íntegramente la hornada de atención y formación en el centro y evitaría el trasiego que hoy en día supone la movilidad de personas, para el buen funcionamiento del centro.</p>	<p>Desestimada. Tanto el horario como los puntos de parada del servicio a demanda se definen en base a la misma. Si existe demanda en una parada y horario determinado se realizará el servicio.</p>

ALEGACIÓN N.º 6		
Información del Registro	Fecha de Entrada de Registro	28/05/2024
	N.º de Registro de Entrada	N.º 28587/2024
	Administración/ Ente	Associació Veïnal La Victoria



N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
1	<i>Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que valore, dar participación previa a la ciudadanía de Sagunto, al no haber habido audiencia pública donde se realizarán aclaraciones en detalle del proyecto.</i>	Desestimada. <i>Durante la redacción del Proyecto de Servicio Público se han realizado tres talleres de participación dirigidos a colectivos concretos. La participación se realiza durante la fase de redacción del proyecto para poder incluir las necesidades ciudadanas en el documento. De forma previa a la puesta en marcha del contrato, se realizará la difusión y comunicación pertinente del servicio de la que se informará a través de los medios institucionales, nota de prensa y web municipal.</i>
2	<i>Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que valore que las líneas existentes comuniquen todos los barrios del pueblo, el diseño ya ha dado muestras de su ineficacia operativa durante todos los años anteriores.</i>	Desestimada. <i>El análisis del funcionamiento de las líneas actuales ha demostrado que las líneas que funcionan de forma eficaz, en las que hay demanda y uso adecuado son las que conectan centros atractores de movilidad como son equipamientos, especialmente educativos, centros comerciales o la estación de RENFE. Las dimensiones de los núcleos urbanos permiten que los desplazamientos entre barrios puedan realizarse a pie.</i>
3	<i>Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que valore que las personas de cualquier colectivo disfruten de los servicios en las mismas condiciones de seguridad, igualdad y confort y de manera autónoma.</i>	Desestimada. <i>Tal y como consta en el documento inicialmente aprobado, apartado 14. Accesibilidad del servicio "las disposiciones relativas a la atención a las personas con problemas de movilidad y discapacidad sensorial que se incorporen al pliego de condiciones del contrato tendrán el carácter de esenciales para el operador del servicio" con el objeto de garantizar la</i>



N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
		<p><i>igualdad de uso a la que se hace referencia.</i></p> <p><i>Respecto a la igualdad de género se han incluido medidas concretas que permitirán el uso asociado a los cuidados que genera desplazamientos cortos y de tipo pendular, para ello se han ampliado los tiempos de transbordo y este en la misma y entre diferentes líneas, también se ha ampliado la edad hasta que los niños y niñas viajan gratis para facilitar los desplazamientos a centros escolares o se ha incluido la parada a demanda en los autobuses nocturnos.</i></p> <p><i>En cualquier caso el contenido del PSP está normalizado y establecido en la Ley 6/2011, de 1 de abril de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, los aspectos relativos a inclusión e igualdad son susceptibles de desarrollarse en el Reglamento de uso en el que se está trabajando de forma paralela.</i></p>
4	<p><i>Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que valore que el radio de cobertura de las líneas se debe situar a menos de 250 metros.</i></p>	<p>Desestimada.</p> <p><i>En el diagnóstico realizado de forma previa a la redacción del PSP se ha valorado la cobertura actual como adecuada analizándola en base al radio de 250m propuesto en la alegación. Cabe señalar que la distancia entre paradas es determinante en el tiempo en el que se efectúa el recorrido y la adecuación de una línea se basa entre la capacidad de cobertura y la eficacia del desplazamiento medido en tiempo, conceptos en los que se basa la propuesta presentada.</i></p>



N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
5	Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que valore que los tiempos de recorrido no deben desalentar a los usuarios, como sucede en las líneas C1 y C2. Mejorar las frecuencias de estas líneas.	Desestimada. No existe demanda que justifique el aumento de frecuencias. Las carencias de las líneas C1 y C2 se compensarán con el transporte a demanda.
6	Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que valore mejorar los accesos que evite el acceso al autobús lentamente y no se formen colas.	Desestimada. Tal y como consta en el punto 5.2. Sistema de expedición y cancelación de títulos de transporte "el operador deberá describir, en su oferta, el sistema de expedición y cancelación de billetes y cualquier título de transporte del servicio [...]". Dicho sistema deberá ser compatible con el utilizado por ATMV que ha adjudicado recientemente un contrato que incluye entre otros aspectos un sistema de ticketing y monética, cuyo objetivo es dotar de nuevos medios de pago unificados. Es decir el nuevo contrato de autobús urbano incluirá sistemas de pago abordó más ágiles que el actual que contribuirán a que el acceso se produzca de forma fluida y sin colas.
7	Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que valore que el paso por las paradas debe ser regular, ajustando el funcionamiento del sistema para que los usuarios conozcan de memoria los horarios de paso de los autobuses por las paradas.	Desestimada. El PSP contempla dos modalidades de servicio a demanda y regular. Ambas están sujetas a un horario de paso por las paradas, en la modalidad a demanda se definirá diariamente en función de las necesidades y en las líneas regulares existirá un horario establecido. No obstante los autobuses urbanos que circulan por calzadas compartidas con vehículos privados se encuentran condicionados por las condiciones del



N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
		<i>tráfico existente en el momento en el que se realiza el desplazamiento y en función del mismo el tiempo que se tarda en llegar de un punto a otro varía en diferentes momentos del día y de un día a otro, por lo que los horarios en paradas deben entenderse como aproximados, para conocer el momento exacto de paso existen otros mecanismos como las aplicaciones móviles o las pantallas en paradas que informan en tiempo real.</i>
8	<i>Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que valore adaptar las paradas de autobús a las personas con discapacidad. Remodelar el 100% de las paradas de autobús.</i>	Desestimada. <i>La propuesta queda fuera del ámbito del PSP.</i>
9	<i>Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que valore el coste por unidad de viaje en autobús y que mantenga las bonificaciones actuales para el uso habitual del autobús.</i>	Desestimada. <i>El apartado 8 del PSP comprende el estudio económico financiero del servicio, que incluye todos los aspectos establecidos en la Ley 6/2011.</i> <i>Respecto a las bonificaciones es preciso tener en cuenta los siguientes aspectos:</i> <ul style="list-style-type: none"> - <i>El importe de los títulos propios multiviaje cuyo coste se ha reducido al 50% es subvencionado por el Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible desde 2022, el ministerio subvenciona un 30% y el ayuntamiento el 20% restante.</i> - <i>Desde la creación de los títulos integrados (SUMA) y la firma del convenio para su uso en los autobuses municipales el uso de títulos propios ha disminuido considerablemente, del 95% de viajes en 2021 al 10% en la</i>



N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
		<p>actualidad. La gestión de dichos títulos y sus correspondientes bonificaciones corresponde a la ATMV.</p> <p>Por tanto, los títulos sobre los que es competente el Ayuntamiento para mantener las bonificaciones suponen un porcentaje muy bajo respecto al uso total.</p>
10	Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que valore que el pago se pueda realizar sin contacto antes de la utilización efectiva del autobús.	<p>Desestimada.</p> <p>Tal y como consta en el punto 5.2. Sistema de expedición y cancelación de títulos de transporte “el operador deberá describir, en su oferta, el sistema de expedición y cancelación de billetes y cualquier título de transporte del servicio [...]”. Dicho sistema deberá ser compatible con el utilizado por ATMV que ha adjudicado recientemente un contrato que incluye entre otros aspectos un sistema de ticketing y monetica, cuyo objetivo es dotar de nuevos medios de pago unificados.</p> <p>Es decir el nuevo contrato de autobús urbano incluirá sistemas de pago abordó más ágiles que el actual que contribuirán a que el acceso se produzca de forma fluida y sin colas.</p>
11	Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que agilice el acceso para que la gente que paga en metálico no interfiera con el resto del pasaje.	<p>Desestimada.</p> <p>Tal y como consta en el punto 5.2. Sistema de expedición y cancelación de títulos de transporte “el operador deberá describir, en su oferta, el sistema de expedición y cancelación de billetes y cualquier título de transporte del servicio [...]”. Dicho sistema deberá ser compatible con el utilizado por ATMV que ha adjudicado recientemente un contrato que incluye entre otros</p>



N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
		aspectos un sistema de ticketing y monetica, cuyo objetivo es dotar de nuevos medios de pago unificados. Es decir el nuevo contrato de autobús urbano incluirá sistemas de pago abord más ágiles que el actual que contribuirán a que el acceso se produzca de forma fluida y sin colas.
12	Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta valore que el servicio de autobuses contará con una APP del transporte donde se pueda ver toda la información disponible. Esta aplicación dispondrá de un botón lila en todas las pantallas de la aplicación para que pueda activarse en caso de una situación de riesgo o de incomodidad que derivará a un teléfono de atención jurídica o psicológica.	Desestimada. El PSP constituye el Pliego de Prescripciones Técnicas para realizar la licitación del contrato, en el mismo se establecen exigencias y condiciones mínimas del servicio de autobús urbano, otros aspectos como los sugeridos no regulados a nivel normativo pero que constituyen mejoras del servicio público deben incluirse en otras fases del procedimiento de licitación.
13	Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta valore que el servicio público de transporte que incluya campañas de publicidad, acciones de comunicación y otros eventos.	Desestimada. El PSP constituye el Pliego de Prescripciones Técnicas para realizar la licitación del contrato, en el mismo se establecen exigencias y condiciones mínimas del servicio de autobús urbano, otros aspectos como los sugeridos no regulados a nivel normativo pero que constituyen mejoras del servicio público deben incluirse en otras fases del procedimiento de licitación.
14	Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta por no garantizar la conectividad entre el servicio de transporte urbano del municipio de Sagunto y el transporte interurbano de	Desestimada. Tal y como consta en el punto 6.1.1. Coordinación con RENFE Cercanías, líneas C-5 y C-6 "los horarios de las líneas del presente proyecto se han planteado de modo que se coordinen en la medida de los



N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
	<i>viajeros a través del servicio de Renfe en la estación de ferrocarril.</i>	<i>posible con aquellos de la red de cercanías”.</i>
15	<i>Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta para que el Hospital de Sagunto y la estación de Cercanías Renfe disponga de servicio de autobús con parada 24 horas al día, conectando los principales núcleos poblacionales.</i>	<p>Estimada.</p> <p><i>Estación RENFE: Se ha ampliado el horario de la línea D hasta las 23:30 h, con el objetivo de dar cobertura a los últimos servicios de tren desde y hacia Valencia y Castellón.</i></p> <p><i>Hospital: Se ha prolongado el recorrido de la línea 335, estableciendo el hospital como inicio y fin de línea, mejorando así su accesibilidad.</i></p>
16	<i>Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que verifique que el cumplimiento de la norma de accesibilidad en los vehículos se cumple antes de otorgar la concesión y se revise dos veces al año esas capacidades del vehículo.</i>	<p>Desestimada.</p> <p><i>Tal y como consta en el documento inicialmente aprobado, apartado 14. Accesibilidad del servicio “las disposiciones relativas a la atención a las personas con problemas de movilidad y discapacidad sensorial que se incorporen al pliego de condiciones del contrato tendrán el carácter de esenciales para el operador del servicio.</i></p> <p><i>Por lo que no cabe la contratación si el servicio no es accesible.</i></p> <p><i>En el apartado 11.2 PLAN DE CALIDAD DEL SERVICIO se incluyen informes mensuales en los que la empresa adjudicataria informará, entre otras cuestiones sobre incidencias en el servicio, donde se hace referencia expresamente a las incidencias con rampas.</i></p>
17	<i>Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que habilite una aplicación para las reclamaciones por el servicio y para incidencias en el mantenimiento de autobuses, paradas, etc.</i>	<p>Desestimada.</p> <p><i>El PSP constituye el Pliego de Prescripciones Técnicas para realizar la licitación del contrato, en el mismo se establecen exigencias y condiciones mínimas del servicio de autobús urbano,</i></p>



N.º	ALEGACIÓN	RESPUESTA
		<i>otros aspectos como los sugeridos no regulados a nivel normativo pero que constituyen mejoras del servicio público deben incluirse en otras fases del procedimiento de licitación.</i>
18	<i>Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que habilite que los autobuses incluyan información audio visual sobre el recorrido, la parada en curso y la próxima parada.</i>	Desestimada. <i>El PSP constituye el Pliego de Prescripciones Técnicas para realizar la licitación del contrato, en el mismo se establecen exigencias y condiciones mínimas del servicio de autobús urbano, otros aspectos como los sugeridos no regulados a nivel normativo pero que constituyen mejoras del servicio público deben incluirse en otras fases del procedimiento de licitación.</i>
19	<i>Retirar el proyecto y realizar una nueva propuesta que incluya cláusulas que obligue a la empresa concesionaria a sustituir los autobuses de motores de combustión interna por, autobuses urbanos nuevos que recorten sus emisiones como mínimo un 90%, hasta neutralizarlas a partir de 2035.</i>	Desestimada. <i>El PSP constituye el Pliego de Prescripciones Técnicas para realizar la licitación del contrato, en el mismo se establecen exigencias y condiciones mínimas del servicio de autobús urbano, otros aspectos como los sugeridos no regulados a nivel normativo pero que constituyen mejoras del servicio público deben incluirse en otras fases del procedimiento de licitación.</i>

“

La arquitecta municipal dependiente del departamento de movilidad urbana emite al respecto informe de fecha 14/10/2025 con el siguiente contenido:

“(…)

En el plazo estipulado se presentaron 6 escritos en ambos expedientes, cuyo contenido hace referencia al proyecto de servicio público de transporte de viajeros. Dichos escritos fueron presentados por diferentes agentes, con número de alegaciones variable, así como magnitud y pretensiones.



Tras el estudio de las alegaciones presentadas se clasifican en tres grupos en función del tratamiento que, desde el punto de vista municipal se considera conveniente dar a cada una de ellas:

- 1. Alegaciones cuyo contenido se considera imprescindible incluir en PSP.*
- 2. Alegaciones cuya inclusión en PSP se solicita valorar.*
- 3. Alegaciones cuyo contenido no tiene cabida en el PSP, por quedar fuera del ámbito del mismo o implicar su inclusión recursos no disponibles.*

En base a lo anterior y al cambio de escenario de la demanda, se solicitó al equipo redactor revisar los documentos inicialmente aprobados, así como dar respuesta a las alegaciones presentadas.

El objeto del presente informe es valorar la adecuación de la respuesta emitida respecto a lo planteado en la alegación y su coherencia con la clasificación realizada.

INFORME La valoración de las respuestas se ha realizado según los siguientes criterios:

- Grupos 1 y 2, en el informe del Departamento de Tráfico y Movilidad Urbana, SEFYCU 7284453, respecto a los documentos objeto de contrato revisados, (NRE 43044, 07/08/2025), se ha realizado un análisis detallado de las acciones realizadas respecto a las alegaciones clasificadas en los grupos 1 y 2. De dicho análisis se deriva respecto a las alegaciones clasificadas en el grupo 1 que la respuesta únicamente se considerará adecuada en caso de ser estimatoria, mientras en las clasificadas en el grupo 2 se aceptan aquellas que implican estimación parcial.

- Grupo 3, dado que incluyen un contenido que no tiene cabida en el PSP o implica su inclusión recursos no disponibles, únicamente se valorará de manera favorable la desestimación.

Se revisa a continuación el listado de alegaciones que conforman cada uno de los grupos de clasificación, la respuesta otorgada a cada una de ellas y se valora la coherencia entre las mismas:



ALEGACIÓN	CLASIFICACIÓN	RESPUESTA	VALORACIÓN
Registro de entrada n° 27533/2024, 22/05/2024 De: AUTORIDAD DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE VALENCIA (ATMV)			
1	1	ESTIMADA	
2	1	ESTIMADA	
3	1	ESTIMADA	
			FAVORABLE
Registro de entrada n° 28852/2024, 28/05/2024, De: Unión Intercomarcal de Comisiones Obreras del Camp de Morvedre i Alt Palància			
1	3	DESESTIMADA	
2	3	DESESTIMADA	
3	2	ESTIMADA	
4	2	ESTIMADA	
5	3	DESESTIMADA	
6	3	DESESTIMADA	
7	3	DESESTIMADA	
8	3	DESESTIMADA	
9	3	DESESTIMADA	
10	1	ESTIMADA	
11	2	ESTIMADA PARCIALMENTE	
12	3	DESESTIMADA	
13	3	DESESTIMADA	
14	2	ESTIMADA PARCIALMENTE	
15	2	ESTIMADA	
16	3	DESESTIMADA	
			FAVORABLE
Registro de entrada n° 29132/2024, 29/05/2024, De: KAMILLA SAKALOSH			
1	1	ESTIMADA	
2	1	ESTIMADA	
3	1	ESTIMADA	
4	1	ESTIMADA	
5	3	DESESTIMADA	
			FAVORABLE
Registro de entrada n° 28587/2024, 28/05/2024, De: ASSOCIACIÓ VEÏNAL LA VICTORIA			
1	3	DESESTIMADA	
2	3	DESESTIMADA	
3	3	DESESTIMADA	
4	3	DESESTIMADA	
5	3	DESESTIMADA	
6	3	DESESTIMADA	
7	3	DESESTIMADA	



8	3	DESESTIMADA	
9	3	DESESTIMADA	
10	3	DESESTIMADA	
11	3	DESESTIMADA	
12	3	DESESTIMADA	
13	3	DESESTIMADA	
14	3	DESESTIMADA	
15	2	ESTIMADA	
16	3	DESESTIMADA	
17	3	DESESTIMADA	
18	3	DESESTIMADA	
19	3	DESESTIMADA	
			FAVORABLE
Registro de entrada n° 28391/2024, 27/05/2024, De: COOPERATIVA SOCOLTIE			
1	3	DESESTIMADA	
2	2	ESTIMADA	
3	2	ESTIMADA	
4	3	DESESTIMADA	
			FAVORABLE
Registro de entrada n° 28922/2024, 29/05/2024, De: AVSA			
1	2	ESTIMADA	
2	2	ESTIMADA	
3	2	ESTIMADA	
			FAVORABLE

En base a lo anterior se informa FAVORABLEMENTE la respuesta emitida por el equipo redactor a las alegaciones presentadas.”

QUINTO

Mediante Registro de entrada de fecha 7/8/2025 la empresa consultora de la administración CPS INFRAESTRUCTURAS MOVILIDAD Y MEDIO AMBIENTE SL, aporta al expediente Proyecto de Servicio Público de Transporte Urbano de Viajeros (Documento B) y Estudio de Viabilidad Económico Financiero (Documento C) con las modificaciones introducidas a raíz de las alegaciones presentadas, obrando informe de la Arquitecta municipal dependiente del departamento de movilidad de fecha 13/10/25 que dispone:

“El objeto del presente informe es valorar la adecuación de los cambios realizados en los documentos A, B, C y D a las causas que motivaron la modificación del contrato que constan en 1040599C_INFORME tráfico y movilidad MODIFICACIÓN CONTRATO - SEFYCU 6152903:

- 1. Aumento exponencial de la demanda del servicio de transporte público urbano en los últimos años (de 631.147 personas viajeras en 2022, año y datos utilizados para realizar el diagnóstico, a 1.254.416 personas viajeras en 2024).*



2. Presentación de alegaciones cuya inclusión en PSP se considera conveniente valorar, lo que supone la revisión de documentos ya entregados e inicialmente aprobados.

A los puntos anteriores cabe añadir una serie de cuestiones que no han sido objeto de alegación pero que han sido detectadas por el Departamento de Tráfico y Movilidad Urbana con posterioridad a la aprobación del documento, que se considera conveniente revisar y que fueron trasladadas al equipo redactor junto a la valoración de alegaciones.

En base a lo anterior el informe se estructura en los siguientes puntos:

- 1. Introducción datos demanda 2024.*
- 2. Inclusión contenido alegaciones.*
- 3. Otras cuestiones a revisar.*

INFORME

1 _Introducción datos demanda 2024.

Se consideran adecuadas las modificaciones que se han realizado en los documentos A, B y C relativas a la variación de la demanda. En el ANEXO I _Introducción datos demanda 2024 se analizan los cambios realizados de forma detallada y se valoran los mismos.

2 _Inclusión contenido alegaciones. Las alegaciones presentadas durante el período de información pública se clasificaron en tres grupos por el Departamento de Tráfico y Movilidad Urbana:

- 1. Alegaciones cuyo contenido se considera imprescindible incluir en PSP*
- 2. Alegaciones cuya inclusión en PSP se solicita valorar.*
- 3. Alegaciones cuyo contenido no tiene cabida en el PSP, por quedar fuera del ámbito del mismo o implicar su inclusión recursos no disponibles.*

Las alegaciones clasificadas en el grupo 3 no se consideran en el presente informe, ya que no se ha solicitado al equipo redactor acción alguna respecto a las mismas en relación a los documentos objeto de contrato. Se consideran adecuadas las modificaciones realizadas o la justificación de no haberlas realizado del equipo redactor en el documento B, único afectado por las alegaciones presentadas. El contenido de las alegaciones presentadas, la descripción de la acción realizada, así como su valoración se encuentran en el Anexo II _Inclusión contenido alegaciones.



3_ Otras cuestiones a revisar. Se consideran adecuadas las modificaciones realizadas o la justificación de no haberlas realizado del equipo redactor en los documentos B y D, afectados por las cuestiones planteadas desde el Departamento de Tráfico y Movilidad Urbana.

El listado de cuestiones que se han trasladado al equipo redactor, la descripción de la acción realizada o la justificación de no haberla realizado, así como su valoración se encuentran en el Anexo III_ Otras cuestiones.

En base a lo anterior se informan FAVORABLEMENTE los documentos A, B, C y D revisados y entregados.”

SEXTO

Paralelamente al presente expediente continúan tramitándose sendos procedimientos, uno para la aprobación de la ordenanza reguladora del servicio de transporte público urbano de viajeros y otra para la aprobación de la ordenanza reguladora de las prestaciones públicas patrimoniales no tributarias (tarifas) derivadas de la prestación del servicio.

CONSIDERACIONES

PRIMERO

PROYECTO DE SERVICIO PÚBLICO

Artículo 26.1 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana dispone:

“El proyecto de servicio público de transporte será aprobado inicialmente por la administración competente y sometido a información pública e informe de las restantes administraciones afectadas. Se dará igualmente traslado a otros operadores afectados, bien por la coincidencia de servicios o zonas afectadas, o por las necesidades de coordinación establecidas, así como en su caso a los concesionarios de obra pública que pudieran estar afectados por los nuevos servicios.

2. Concluido el periodo de información pública e informe institucional, se procederá a la aprobación del proyecto y a su licitación o encomienda, según proceda.”

A la vista de lo expuesto, tomando en consideración los antecedentes e informes descritos en el presente documento y que vienen a dar respuesta a las alegaciones presentadas, procede aprobar el proyecto de servicio público de transporte urbano de viajeros presentado por la empresa CPS INFRAESTRUCTURAS MOVILIDAD Y MEDIO



AMBIENTE SL mediante instancia presentada en fecha 7/8/2025 y ordenar su publicación en el BOP de Valencia.

SEGUNDO ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA

El artículo 285.2 de la LCSP establece:

“2. En los contratos de concesión de servicios la tramitación del expediente irá precedida de la realización y aprobación de un estudio de viabilidad de los mismos o en su caso, de un estudio de viabilidad económico-financiera, que tendrán carácter vinculante en los supuestos en que concluyan en la inviabilidad del proyecto. En los casos en que los contratos de concesión de servicios comprendan la ejecución de obras, la tramitación de aquel irá precedida, además, cuando proceda de conformidad con lo dispuesto en el artículo 248.1, de la elaboración y aprobación administrativa del Anteproyecto de construcción y explotación de las obras que resulten precisas, con especificación de las prescripciones técnicas relativas a su realización; y, además, de la redacción, supervisión, aprobación y replanteo del correspondiente proyecto de las obras.

En los supuestos en que para la viabilidad de la concesión se contemplen ayudas a la construcción o explotación de la misma, el estudio de viabilidad se pronunciará sobre la existencia de una posible ayuda de Estado y la compatibilidad de la misma con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.”

A la vista de lo expuesto, tomando en consideración los antecedentes e informes descritos en el presente documento procede aprobar el Estudio de Viabilidad económico financiero del servicio público de transporte urbano de viajeros presentado por la empresa CPS INFRAESTRUCTURAS MOVILIDAD Y MEDIO AMBIENTE SL mediante instancia presentada en fecha 7/8/2025 y ordenar su publicación en el BOP de Valencia.

TERCERO ADMINISTRACIONES AFECTADAS

El artículo 333.3 de la LCSP establece:

“La Oficina Nacional de Evaluación, con carácter previo a la licitación de los contratos de concesión de obras y de concesión de servicios a celebrar por los poderes adjudicadores y entidades adjudicadoras, así como por otros entes, organismos y entidades dependientes de la Administración General del Estado y de las Corporaciones Locales, evacuará informe preceptivo en los siguientes casos:



a) Cuando el valor estimado del contrato sea superior a un millón de euros y se realicen aportaciones públicas a la construcción o a la explotación de la concesión, así como cualquier medida de apoyo a la financiación del concesionario.

b) Las concesiones de obras y concesiones de servicios en las que la tarifa sea asumida total o parcialmente por el poder adjudicador concedente, cuando el importe de las obras o los gastos de primer establecimiento superen un millón de euros.”

Por su parte, la disposición adicional cuadragésima quinta de la LCSP dispone:

“Remisión de contratos de concesión de obras y de concesión de servicios al Comité Técnico de Cuentas Nacionales LCSP

El Comité Técnico de Cuentas Nacionales creado por la Disposición adicional primera de la Ley Orgánica 6/2013, de 14 de noviembre, de creación de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, emitirá un informe sobre los efectos de la celebración del contrato en las cuentas económicas de la Administración contratante, en relación con los contratos de concesión de obras o de concesión de servicios adjudicados en los ámbitos del sector público autonómico y local, cuyo valor estimado sea igual o superior a doce millones de euros, o en cuya financiación se prevea cualquier forma de ayuda o aportación estatal, o el otorgamiento de préstamos o anticipos. A tales efectos estos contratos deberán remitirse al citado Comité Técnico de Cuentas Nacionales.”

Los parámetros previstos para el contrato de concesión de servicio público de transporte público urbano de viajeros que nos ocupa son de un valor estimado superior a los valores estimados en los artículos transcritos y se prevé realizar aportaciones públicas para cubrir el déficit de explotación de la concesión.

Así pues, será necesario solicitar el informe de la Oficina Nacional de Evaluación y del Comité Técnico de Cuentas Nacionales.

Del mismo modo, deberá remitirse el expediente a la Autoridad de Transporte Metropolitano de Valencia, organismo que coordina las competencias en materia de transporte público regular de viajeros de la Generalitat, a la Conselleria de Medi Ambient, Aigua, Infraestructures i Territori, así como al Ayuntamiento del Municipio de Canet d'En Berenguer.

CUARTO REGLAMENTO DEL SERVICIO Y RÉGIMEN TARIFARIO



Dada la especificidad de estos documentos su tramitación se aborda de manera paralela al presente expediente, pero de forma autónoma.

QUINTO COMPETENCIA

De conformidad con la DA 2ª de la LCSP:

“1. Corresponden a los Alcaldes y a los Presidentes de las Entidades Locales las competencias como órgano de contratación respecto de los contratos de obras, de suministro, de servicios, los contratos de concesión de obras, los contratos de concesión de servicios y los contratos administrativos especiales, cuando su valor estimado no supere el 10 por ciento de los recursos ordinarios del presupuesto ni, en cualquier caso, la cuantía de seis millones de euros, incluidos los de carácter plurianual cuando su duración no sea superior a cuatro años, eventuales prórrogas incluidas siempre que el importe acumulado de todas sus anualidades no supere ni el porcentaje indicado, referido a los recursos ordinarios del presupuesto del primer ejercicio, ni la cuantía señalada.

2. Corresponden al Pleno las competencias como órgano de contratación respecto de los contratos mencionados en el apartado anterior que celebre la Entidad Local, cuando por su valor o duración no correspondan al Alcalde o Presidente de la Entidad Local, conforme al apartado anterior.”

Al estar prevista una duración de la concesión administrativa de diez años, la competencia para la adopción del presente acuerdo corresponde al Pleno.

Sometido el asunto a votación resulta:

Total Concejales: 25.- Concejales presentes en ese momento en la sesión: 22. Concejales ausentes en la votación: 3, Señoras/es. Sáez, Catalán y Picó.- Votos a favor: 13, Señores/as. Alcalde, Carrera, Raro, Carbó, Palmero, Quesada, Vidal, Antonino, Timón, Sánchez, Iborra, Rubio y Rovira. Abstenciones: 9, Señores/as. Cayuela, Cañada, Muñoz, González, Guillen, Márquez, Vila, Serrano y Soriano; por lo que, de conformidad con el dictamen de la Comisión Informativa de Diseño Urbano, Ecología e Infraestructuras, el Ayuntamiento Pleno, por 13 votos a favor del PSOE y EU-Unides Podem y 9 abstenciones del PP, IP, VOX y Compromís per Sagunt, ACUERDA:

PRIMERO. Aprobar definitivamente el Proyecto de Servicio Público de transporte urbano de viajeros remitido por la Consultora del Ayuntamiento CPS



INFRAESTRUCTURAS MOVILIDAD Y MEDIO AMBIENTE SL remitido mediante instancia de fecha 7/8/2025, así como el correspondiente estudio de viabilidad económico-financiera remitido en la misma fecha.

SEGUNDO. Publicar el presente acuerdo en el Boletín Oficial de la Provincia y el tablón de edictos de la sede electrónica municipal.

TERCERO. Notificar el presente acuerdo a las entidades y personas que han presentado alegaciones al expediente.

CUARTO. Dar traslado a efectos de informe a las siguientes instituciones a efectos de dar continuidad a la tramitación del expediente de contratación del servicio:
Oficina Nacional de Evaluación.
Comité Técnico de Cuentas Nacionales.

