

¿En calidad de qué o en representación de quién participa en esta consulta pública?	Asociación de consumidores y usuarios
Nombre completo (del particular o de la institución representada)	FACUA
¿Desea publicar el nombre junto a su respuesta o mantenerlo confidencial (en cuyo caso se publicará como respuesta anónima)?	Público
1. ¿Qué condiciones cree que debería cumplir un servicio ferroviario para ser declarado un servicio sujeto a OSP? ¿Cómo podrían verificarse las condiciones que exige el artículo 59.1 de la Ley del Sector Ferroviario? ¿Qué elementos deberían formar parte de la definición del servicio público, además del origen y el destino (p.ej. horario, calendario, título de transporte del viajero, etc.)? (máximo 300 palabras)	Las condiciones que debe cumplir un servicio ferroviario para ser declarado un servicio sujeto a OSP, es que se garantice que dicho servicio se preste en los términos acordados (en cuanto a calidad, frecuencia y horario), independientemente de la rentabilidad del mismo, ya que cubre una necesidad general. Es decir, para que un servicio de transporte ferroviario sea considerado OSP tiene que darse la circunstancia de que sea un servicio que si su realización dependiera exclusivamente de la voluntad del operador, este no se prestaría o se prestaría en unas condiciones por debajo de los estándares de calidad (precio del billete elevado, frecuencia y horario limitado, deficiente estado de mantenimiento del convoy, escaso personal...) debido a la poca rentabilidad que presenta la prestación del servicio. No obstante, su prestación es necesaria para garantizar la comunicación entre los municipios del país que se encuentran en peores condiciones de comunicación por vía ferroviaria puesto que de esta forma se garantiza la igualdad y la no discriminación entre la ciudadanía. En este sentido, además de los elementos como destino, horario o frecuencia del servicio que tiene que tener en cuenta el servicio sujeto a OSP, se tendría que considerar el control que la Administración debe ejercer sobre la prestación del mismo, para garantizar en todo momento la calidad.
2. ¿En qué condiciones considera que la publicación por parte de una autoridad competente de la voluntad de licitar un contrato de servicio público (artículo 5.3 ter del Reglamento 1370/2007) es suficiente para conocer el interés del mercado en participar en la misma? (máximo 300 palabras)	La publicación por parte de una autoridad competente de la mera voluntad de licitar un contrato de servicio público, no debe ser suficiente para conocer el interés del mercado, es decir, no basta con que la autoridad publique exclusivamente que tiene intención de licitar un contrato de servicio sino que debería publicar las condiciones de la licitación y las características del servicio que va a ser licitado, de cara a que los operadores externos presenten sus propuestas fundamentadas y se ahorren recursos y tiempo.
3. ¿Qué beneficios y qué retos cree que plantean la licitación de los servicios ferroviarios sujetos a OSP? ¿Cree que existen beneficios y retos específicos para cada modalidad de transporte (Cercanías, Media distancia convencional, y Media distancia de Alta Velocidad)? (máximo 300 palabras)	FACUA considera que la privatización del transporte ferroviario viene acompañada del abandono de la prestación de servicios en zonas geográficas y rutas en que éstos pudieran no resultar del todo rentables, poniendo en peligro el acceso a tales servicios en todo el territorio nacional y generando discriminación entre los territorios. Además, pudiera venir acompañada de un incremento generalizado en los precios del servicio y la injusta explotación de parte de empresas privadas de las cuantiosas inversiones que los ciudadanos han venido soportando a lo largo de las últimas décadas en infraestructuras ferroviarias. En este sentido, con respecto a la licitación de los servicios ferroviarios sujetos a OSP, entendemos que se deben establecer unos requisitos estrictos para poder acceder a su licitación, ya que se trata de unos servicios que resultan esenciales para el bienestar social ya que por medio de ellos se ofrece a la ciudadanía la igualdad de oportunidades. Es por ello que se debe garantizar la máxima calidad del servicio, es decir, lo ideal sería que el ciudadano no pudiera distinguir a simple vista qué servicio ferroviario está sujeto a OSP y qué servicio no, por las condiciones óptimas en la que se prestan ambos tipos de servicios. La red de cercanías y media distancia es la más utilizada por la población ya que la mayoría de ciudadanos realizan sus desplazamientos cotidianos en esta modalidad, por lo que la licitación de estas modalidades debe ser más cuidadosa si cabe y garantizar la adecuada prestación de los servicios, por tanto, es fundamental que la Administración ejerza su poder de control sobre la prestación de estos servicios sujetos a OSP licitados.
4. ¿En qué circunstancias cree que la autoridad de transporte podría optar por acogerse a una de las excepciones del artículo 5 del Reglamento 1370/2007 y no licitar un servicio OSP? ¿Qué características estructurales o geográficas podrían justificar la adjudicación directa? ¿Qué criterios podrían valorarse para adjudicar directamente debido a la complejidad de la red? ¿Qué umbral debería considerarse para adjudicar directamente por la mejora del servicio y/o la eficiencia en costes? (máximo 300 palabras)	Consideramos que la autoridad de transporte podría no licitar un servicio OSP siempre y cuando garantice que ese servicio va a ser prestado por el operador interno. En caso de que se opte por la licitación directa, esta debe obedecer a la prestación del servicio de forma inmediata y en condiciones de calidad óptimas, siendo este el umbral que debe considerarse para optar por la adjudicación directa, es decir, si bien es importante que el coste del servicio sea eficiente, lo cierto es que desde nuestro punto de vista, lo que debe primar es la calidad del servicio. Además, entendemos que la adjudicación directa de la licitación a un operador externo debe sustentarse en que el operador en cuestión cumpla el requisito de tener experiencia previa así como tenga solvencia técnica, profesional y económica para garantizar la prestación del servicio.
5. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)	

<p>6. ¿Qué elementos del marco regulatorio son más relevantes y qué buenas prácticas es necesario observar para garantizar la concurrencia e igualdad de condiciones de los operadores en el proceso de licitación? (seleccione uno o varios elementos):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desarrollo de una normativa común aplicable a todas las autoridades competentes (estatales y autonómicas) para la licitación competitiva de los servicios sujetos a OSP.</li> <li>- Autoridad independiente que supervise el procedimiento de licitación.</li> <li>- Coordinación entre autoridades competentes para el establecimiento de un calendario orientativo de licitaciones.</li> <li>- Publicación de un calendario orientativo sobre los distintos hitos del proceso de licitación concreto.</li> <li>- Acceso a información relevante del mercado.</li> <li>- Diseño de los pliegos y criterios de adjudicación.</li> <li>- Otros (especifique)</li> </ul>	<p>Desarrollo de una normativa común aplicable a todas las autoridades competentes (estatales y autonómicas) para la licitación competitiva de los servicios sujetos a OSP.;</p> <p>Autoridad independiente que supervise el procedimiento de licitación.;</p> <p>Coordinación entre autoridades competentes para el establecimiento de un calendario orientativo de licitaciones.;</p> <p>Publicación de un calendario orientativo sobre los distintos hitos del proceso de licitación concreto.;</p> <p>Diseño de los pliegos y criterios de adjudicación.</p>
<p>Si lo desea, puede justificar su respuesta anterior (máximo 300 palabras)</p>	
<p>7. ¿Qué información debería ponerse a disposición de los licitadores para que puedan formular ofertas competitivas en igualdad de condiciones? Por ejemplo, información relacionada con la demanda de viajes y que no sea de acceso público (los viajeros subidos y bajados por origen y destino, y con la mayor frecuencia disponible -diaria, semanal, mensual-), así como otros aspectos como los horarios y frecuencias actuales, en caso de subrogación del material rodante, su estado y mantenimiento, número, características y condiciones del personal en caso de subrogación, la localización y capacidad de las instalaciones de servicio, u otra información que considere relevante. Especifique el nivel de detalle, frecuencia y formato con el que considera que esa información debería ponerse a disposición de los licitadores, y si se trata de información pública o privada (máximo 300 palabras)</p>	<p>Es fundamental para garantizar el principio de transparencia que la información sea pública, es decir, tanto los licitadores como la ciudadanía conozcan los detalles del servicio que se pretende licitar, ya que es una garantía hacia la prestación de un servicio que tendrá la consideración de OSP. Es importante conocer la información con la máxima actualidad posible por lo que proponemos que sea publicada por la autoridad competente haciendo referencia a los datos recabados en el último año con respecto a la publicación de la licitación. Además, también es importante que se indique la duración del contrato.</p>
<p>8. ¿Qué criterios y elementos debería tener en cuenta la autoridad de transporte a la hora de diseñar el pliego de contratación y el contrato? (seleccione uno o varios elementos):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Acceso a elementos esenciales para la prestación del servicio (material rodante, talleres de mantenimiento, personal, etc.).</li> <li>- Sinergias con servicios liberalizados.</li> <li>- Coherencia geográfica en la prestación de los servicios.</li> <li>- Tamaño del contrato.</li> <li>- Diseño del contrato y reparto de riesgos.</li> <li>- Otros (especifique):</li> </ul>	<p>Acceso a elementos esenciales para la prestación del servicio (material rodante, talleres de mantenimiento, personal, etc.);</p> <p>Coherencia geográfica en la prestación de los servicios.;</p> <p>Diseño del contrato y reparto de riesgos.</p>
<p>Si lo desea, puede justificar su respuesta anterior (máximo 300 palabras)</p>	

<p>9. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)</p>	
<p>10. ¿Cómo podría incentivarse la coordinación de las administraciones para el diseño e integración de la red de transporte público terrestre (ferroviario, en autobús, etc.)? (máximo 300 palabras)</p>	<p>La gestión de la infraestructura y los servicios ferroviarios debe canalizarse a través de un ente público específico que tenga encomendada ambas gestiones y que se encargue de supervisar de manera eficiente la prestación de los servicios ferroviarios en todo el país, teniendo en cuenta las necesidades de la población y de forma que se garantice el acceso universal a este servicio público en condiciones de igualdad y calidad. FACUA apuesta por un modelo público de transporte ferroviario en la medida en que la red ferroviaria es limitada, lo que determina que la competencia, también lo sea. Entendemos que la privatización de este servicio va en detrimento de los usuarios, puesto que los operadores buscan su beneficio económico y la experiencia nos dice que la rentabilidad, en la mayoría de los casos, está reñida con la calidad.</p>
<p>11. ¿Qué elementos del marco regulatorio e institucional podrían mejorarse para garantizar una gestión adecuada de los conflictos entre los distintos servicios públicos declarados como OSP y los servicios comerciales de transporte terrestre? (máximo 300 palabras)</p>	<p>De un lado, defendemos que se cree un mecanismo exclusivo destinado a resolver los conflictos que puedan surgir entre los usuarios y los operadores, al igual que existe en el transporte aéreo. Independientemente de que el servicio sea declarado como OSP o se trate de un servicio comercial de transporte terrestre, debe estar sometido a las mismas exigencias de calidad y control para garantizar la igualdad de acceso y de oportunidades a toda la ciudadanía.</p>
<p>12. ¿Qué elementos del marco regulatorio podrían mejorarse para hacer posible la venta conjunta de billetes de distintos operadores o medios de transporte? (máximo 300 palabras)</p>	<p>Consideramos que se ha reducido considerablemente el número de taquillas de atención a los usuarios, por lo que la reducción de información y venta de billetes de forma presencial provoca que un número importante de usuarios recurran a los servicios de organizadores de viajes para la adquisición de sus billetes, viéndose incrementado el precio final que el viajero soporta respecto de su desplazamiento. Por tanto, consideramos que debe regularse la obligación por parte de los operadores de garantizar la prestación de determinados servicios de atención al cliente.</p>
<p>13. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)</p>	
<p>14. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre la apertura a la competencia de los servicios públicos de transporte de viajeros en ferrocarril o sobre cualquier otra cuestión planteada en este cuestionario (máximo 500 palabras)</p>	<p>El tren como medio de transporte colectivo es fundamental y clave en el desarrollo de políticas de movilidad sostenibles, pero requiere de la puesta en marcha de verdaderos planes de movilidad coordinados a distintos niveles y una apuesta firme y con recursos para fomentarlo. La consolidación del transporte ferroviario como opción preferente para el consumidor para trayectos de corta distancia por motivos laborales y el abandono de otros medios de transporte como el vehículo privado fundamentalmente, requiere de una apuesta de los gobiernos. Dotar de mayores recursos, inversión en líneas y frecuencias, apuesta por la intermodalidad, reducción de los precios de los títulos de transporte, mejora de la puntualidad respecto de las horas programadas de llegada, la asunción de compromisos voluntarios de puntualidad e indemnizaciones por retraso y la mejora de la capacidad de los ferrocarriles son algunas de las demandas que venimos reivindicando desde FACUA. Nos parece que la privatización paulatina del sector ferroviario no mejorará la situación puesto que la infraestructura es limitada lo que determina que la competencia de los operadores también sea limitada, por tanto, desde nuestro punto de vista la solución no está en la privatización sino en todo lo contrario, que el transporte en ferrocarril sea un servicio público que garantice la movilidad de la población de forma sostenible y con las mismas condiciones de igualdad, calidad y frecuencia a todos los usuarios, independientemente de donde residan y a un precio asequible.</p>