

¿En calidad de qué o en representación de quién participa en esta consulta pública?	Usuario o consumidor
Nombre completo (del particular o de la institución representada)	[CONFIDENCIAL]
¿Desea publicar el nombre junto a su respuesta o mantenerlo confidencial (en cuyo caso se publicará como respuesta anónima)?	Confidencial
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)	<p>LA OBLIGACION DE SERVICIO PUBLICO NO ES NUEVA Y PARA GESTIONARLO DEBE SER ESTATAL. SECTOR "ESTRATEGICO" DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA, PUNTERO EN EL MUNDO POR SU TRAYECTORIA DE MAS DE 80 AÑOS, Y POR ELLO, OBJETO DE DESEO: RENFE: Red Nacional de Ferrocarriles Españoles desde 1.941 TALGO: Tren Articulado Ligero Goicoechea Oriol, desde 1.942. Ha fabricado trenes para España y el mundo entero. ADIF: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, escindida intencionadamente de RENFE en 2.012. Contestación libre a la consulta: El organismo encargado de velar por la libre competencia, CNMC, en beneficio de los consumidores españoles y contribuyentes que lo sostienen, ha desarrollado toda una serie de acciones y conductas, que dejan a Adif, Renfe y Talgo y por tanto a todos sus propietarios (son nuestras queridas empresas estatales) en flagrante inferioridad de condiciones, vulnerando la Ley 15/2007 de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, principalmente, en su art. 1 (conductas colusorias) en el art. 2 (abuso de posición dominante) y art. 3 ( Falseamiento de la libre competencia por actos desleales.) Y ello en base a los siguientes hechos:</p> <p>2.019-2020: Se inicia en 2.019, tras la liberalización del sector en la UE, permitieron que las empresa estatales, que no privadas, francesa SNCF Sociedad Nacional de Trenes Franceses con operador OUIGO y la estatal italiana Trenitalia (Trenes del Estado Italiano) a través del operador IRYO, entraran en el mercado. En pleno estado de alarma, con toda la administración suspendida, se acordó por la CNMC, la concesión para operar el día 06.04.2020. Exp.STP/DTSP/014/20 y el Exp.STP/DTSP/015/20. Consecuencia: No mejoramos las múltiples líneas de tren deficitarias donde opera RENFE, que eran financiadas con los AVES más rentables de Renfe, como Madrid-Barcelona, Madrid-Valencia y Madrid- Málaga, sino que les regalamos (canon muy económico) nuestras mejores líneas de AVE, para competir con RENFE.</p>
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)	<p>2021-2024: Ha supuesto, que estas operadoras, que llevan solo unos dos años funcionando, paguen un irrisorio canon a nuestra ADIF, que se encarga de todas las infraestructuras, que pagamos todos y para las que hay previstas las lógicas inversiones a largo plazo, con varias tipos de financiación, incluido un importante volumen de deuda pública, que abonaremos todos. Ver Cánones (STP/DTSP/064/24), los programas de actividad 2022-2026 y el Acuerdo de la CNMC de 16 de mayo de 2.024. Ahora, la CNMC le reclama a ADIF, nuevos estudios y previsiones para "sus tuteladas" operadoras francesa e italiana. El coste de los estudios por supuesto, lo pagamos todos y el mercado de viajeros de AVE se lo llevan ellas, que además son nuestra competencia turística. Consta en la web de la CNMC, si no lo ocultan como esta consulta pública de cercanías. La CNMC actúa en directo perjuicio económico contra RENFE, ADIF y TALGO y los consumidores y contribuyentes españoles, infringiendo la Ley de Defensa de la Competencia por los hechos siguientes:</p> <p>ADIF, nuestra empresa pública propuso un canon de costes para las nuevas operadoras de conformidad con lo que supone construir, financiar, mantener, reponer y operar las infraestructuras y fue sancionada por ello, (6.300 euros) con objeto de bajarle el canon a las nuevas, a cambio supuestamente, del tradicional plato de lentejas. Exp. STP/DTSP/042/19. -RENFE, como operadora, no ha ganado nada fuera de España, Francia e Italia, pues es objeto todo tipo de trabas para operar, por lo que nunca se puede achacar a Directiva alguna de la Unión Europea, el desajustado creado, entre empresas estatales europeas, con perjuicio para España.</p>
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)	<p>Se pretende conseguir para RENFE una infima y futura participación exterior, a cambio de una gran pérdida para los consumidores que pagamos todo, con nuestros impuestos y nuestros administradores de los mismos, los usan en contra. Todo un expolio de nuestro patrimonio. Recordar los casos de Telefónica/Arabia Saudi estatal y otros, Endesa/Enel pública italiana, que nos sube la electricidad y que ha vendido muchos activos de la Cia, haciendo caja para Italia. Tabacalera/Altadis Francia, enorme recaudación de impuestos del tabaco y beneficios para Altadis, Campsa/ Repsol, Taxi/VTC, y resto, ahora, muy preocupante el agua... la vida, bien público..., todos ellos, sectores estratégicos, que además forman oligopolio (acuerdos de precios) cuando consiguen el mercado, por lo que la competencia es inexistente y hemos sacrificado todo nuestro patrimonio y futuro. Se estudia en primero de Económicas. ¿Se ha beneficiado el consumidor español de las liberalizaciones de sus sectores estratégicos.? Claramente no, sólo unos pocos... Y al perder sus sectores estratégicos, toda la economía está en manos de otros de fuera. Si la liberalización fuese tan favorable, ¿por qué ni Francia, ni en Italia u otros países lo hacen? Tienen más amor por sus creaciones, a mi juicio y mayor conciencia de las empresas públicas. En España, en cambio, si hay muchos ciudadanos amantes de los trenes y de su patrimonio, tan valorados en el mundo entero. Por cierto en el Informe de los efectos de la liberalización, no se cita país alguno, para comparar. Claro que España es diferente...</p>
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)	<p>SI SE PRETENDE ACABAR CON EL CAOS, ADJUDICQUE DIRECTAMENTE A RENFE, SIN CONTRATO ALGUNO CON COMUNIDAD AUTONOMA O REGIONES- Cuentas anuales de Grupo Renfe 2.019 a 2.023: De nuestra empresa pública que en 2.019, tenía beneficios de 100.653.000 euros y por tanto recursos para la inversiones de todos, gracias a su gran gestión, hemos pasado a pérdidas de 473.339.000 euros (2020- Coronavirus), 350.032.000 euros en (2.021-Coronavirus), 90.148.000 (2022) y 123.653.000 euros en (2.023). De las pérdidas de 2.023, el 60,67% corresponden a la disminución de ingresos de AVE larga distancia, con respecto a 2.022, es decir, 75.024.000 euros.- Caos en el Mercado de viajeros de tren 2020-2024:Renfe ha debido vender sus trenes, incluso los turísticos coches camas. Con la competencia turística de Francia e Italia al lado, sin poder mantener los suyos ni adquirir nuevos por sus pérdidas.Las nuevas operadoras, llegan con sus trenes nuevos y bajando precios, para hacerse con el mercado de viajeros de AVE. Cuando lo tengan, subirán precios y formarán el oligopolio correspondiente. Un auténtico dumping, ó práctica comercial de venta de sus billetes a un precio inferior a los que cobran en sus mercados locales, e incluso a veces, por debajo de su coste de producción. ¿No es la obligación de la CNMC impedir esto? ¿Más responsabilidades? Está totalmente regulado y mucho me temo que se verá en Tribunales.- Todas esas pérdidas, por supuesto las pagamos todos, se deben a las tremendas actuaciones de la CNMC, Ministerio de Fomento ó de Transportes con sus responsabilidades pertinentes, en el desmantelamiento de Renfe.</p>
5. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)	<p>Estos datos y lo aquí expuesto, desvirtúan el Informe de liberalización que aplaude la bajada de precios, para que la competencia gane el mercado y suba los precios después y los contribuyentes carguemos con todos los gastos. Y si no hay, deuda pública, a este paso, perpetua.- Y por supuesto los retrasos, en 2.019 eran de Renfe sobre 1,5 % de los viajes y ahora pasamos al colmo de los retrasos. Que avance.-Caos en el Mercado de viajeros de tren 2020-2024:Renfe ha debido vender sus trenes, incluso los turísticos coches camas. Con la competencia turística de Francia e Italia al lado, sin poder mantener los suyos ni adquirir nuevos por sus pérdidas.Las nuevas operadoras, llegan con sus trenes nuevos y bajando precios, para hacerse con el mercado de viajeros de AVE. Cuando lo tengan, subirán precios y formarán el oligopolio correspondiente. Un auténtico dumping, ó práctica comercial de venta de sus billetes a un precio inferior a los que cobran en sus mercados locales, e incluso a veces, por debajo de su coste de producción. ¿No es la obligación de la CNMC impedir esto? ¿Más responsabilidades? Está totalmente regulado y mucho me temo que se verá en Tribunales.ADIF: Cuentas Anuales de ADIF:2.018: Pérdidas de 74.189.000 euros.2.019: Pérdidas de 82.917.000 euros.2.020: Pérdidas de 193.376.000 euros.2.021: Beneficios de 28.290.000 euros.2.022: Pérdidas de 78.579.000 euros.2.023: Pérdidas de 95.283.000 euros.En el Informe de Auditoría de 2.023, consta como hechos posteriores:En fecha 18 de enero de 2024 ADIF ha percibido 460.724 miles de euros en concepto de Aportación Patrimonial para Inversiones correspondientes al ejercicio 2023 del Convenio MITMA 2021 -2025. (Ministerios de Hacienda y Función Pública y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) retenidos por el Tesoro al cierre del ejercicio 2023. En la misma fecha también ha percibido 76.191 miles de euros en concepto de Fondos MRR (Mecanismo de Recuperación y Resiliencia), asimismo retenidos por el Tesoro a 31 de diciembre de 2023. En resumen: Las pérdidas de ADIF, se sufragan con Impuestos básicamente y con una pequeña aportación europea, a la que contribuimos también con nuestros impuestos.Y por supuesto en el Informe de Liberalización se muestra de una forma tan simple, que ADIF les cobra un pequeño canon a las operadoras y así aumenta sus ingresos. ¿Es creíble? Nosotros los contribuyentes sufragamos las pérdidas, su financiación y la deuda pública, en todas las inversiones a corto y largo plazo. Cada cobro de canon, nos cuesta un precio incalculable y carísimo.Y que hace otro organismo, que también nos cuesta, como es la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, dependiente del Ministerio de Transportes, en cuanto a los accidentes, retrasos y posibles sabotajes? No se le ha notado.</p>

<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>Diseño de los pliegos y criterios de adjudicación.</p>
<p>Si lo desea, puede justificar su respuesta anterior (máximo 300 palabras)</p>	<p>Adif se ha obligado a nuevas infraestructuras, pues no caben más operadores en las mismas vías y estaciones, donde sólo había uno que era Renfe, ahora hay 3 ó 4 en AVE, sin previsión previa, ocasionando obras, numerosos accidentes y retrasos con sus costes correspondientes, cuando no sabotajes en las líneas tanto de AVE, como de cercanías ó rodalies que en español significa, nuevamente, cercanías. Que pena ver en Barcelona los trenes de cercanías con pintadas, con bloqueos, etc... Primero se destruye lo que tanto trabajo costó construir y después se adquiere a precio de ganga en el momento oportuno como es ahora, en esta consulta.</p> <p>Y es curioso advertir, que el informe de Auditoría de Renfe de 2023, se complementa con una auditora de Barcelona por primera vez y además consta en las páginas 13 a 16 a.i. de la Memoria, la deuda que mantiene la Generalidad de Cataluña, por los servicios que le presta Renfe-Operadora por las cercanías de Barcelona y por los trayectos de media distancia. Los de 2.021, y 2022, fueron abonados a RENFE de los presupuestos generales del Estado, es decir, por todos los contribuyentes, al no pagar la Generalidad. Total: 665.572.000 euros. Y ahora Renfe, tiene pendientes de cobro 326.324.000 euros que la Generalidad de Cataluña, no paga, a pesar de que recibe el servicio. En cualquier lugar, cuando un viajero no paga el billete, no se sube al tren, pero España es diferente...</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>ESA INFORMACION SOLO LA TIENE RENFE Y ADIF Y ES CARISIMA DE OBTENER. (80 AÑOS ANALIZANDO COSTES Y PROCESOS) LA CNMC, NO TIENE CAPACIDAD PARA ELLO. ENTREGARSELA A LOS COMPETIDORES DE RENFE SUPONE UN TRASPASO DE INFORMACION PRIVILEGIADA DE LA QUE DEBERA RESPONDER LA CNMC, EN SU CASO.</p> <p>Y después de lo detallado, esta consulta pública, pareciese hecha para que la Generalidad contrate otra operadora que no sea RENFE y por supuesto que la deuda vaya a presupuestos y a todos los contribuyentes, incluidos los catalanes, que pueden horrorizarse nuevamente de un nuevo caos de trenes y de más pérdidas y deuda pública de RENFE y ADIF que habrá que pagar. Aunque también pudiese servir la consulta para Madrid.</p> <p>CONCLUSIONES:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La CNMC no puede continuar con la privatización de Cercanías-Rodalies, por todo lo expuesto en contra de su informe de liberalización, para ocasionarnos a todos los consumidores españoles, peores servicios en nuestra empresa pública (ya no hay bar, ni atendo en Renfe, ni limpieza, ni mantenimiento, limpieza, retrasos con impago de los mismos) y más impuestos e intereses a pagar, por pérdidas de empresas públicas derivadas de su errática gestión. Las responsabilidades de la CNMC son claras y serán objeto de revisión en los Tribunales, por vulneración de la Ley de la Competencia.</li> <li>2. Los cánones que se cobran a las operadoras francesa e italiana, son uno de los componentes del dumping que están realizando, dejando a RENFE y a ADIF en la bancarota que pagamos todos. Sólo por ello, es necesario que se abra el oportuno expediente por dumping, de obligado cumplimiento para la CNMC.</li> </ol>
<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>ADJUDICACION DIRECTA A RENFE. NO PODEMOS PERDER EL CONTROL DE FRONTERAS, NI CON FRANCIA NI CON AFRICA. NUESTRA POSICION ES PRIVILEGIADA Y NO LA APROVECHAMOS</p>
<p>Si lo desea, puede justificar su respuesta anterior (máximo 300 palabras)</p>	<p>En base al nuevo informe solicitado a ADIF sobre las previsiones de años futuros, permitir a ADIF, sin sanción alguna, que recalcule los cánones a satisfacer por las operadoras incluyendo: Todos los costes analíticos directos e indirectos que suponen para ADIF, cualquier infraestructura tanto compleja como simple, directa como indirecta que realizan en beneficio de las operadoras y de todos. Y el coste financiero de las mismas tanto a corto, medio ó largo plazo. Así como el coste de la cuota de mercado cedida por Renfe, a través de su cartera de clientes ó viajeros, que forma parte de la empresa, el conocido fondo de comercio que además incluye todo su buen hacer durante más de 80 años en el sector ferroviario y a sus trenes TALGO. Que fácil es establecerse en una estación ó en internet y llevarse un pedazo del mercado de viajeros más rentable, que tantos años le costó a RENFE reunir. Todo ello, para abandonar esa competencia desleal donde nos encontramos. Obligación de la CNMC.</p>

<p>9. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)</p>	<p>Con respecto a la OPA de Sidenor a TALGO, la anterior opa fue rechazada (una buena decisión), está produciendo ya estragos en la Cia. Aunque la deberá validar la Comisión nacional del Mercado de Valores (CNMV), tendrá efectos en la CNMC por ser sector estratégico, íntimamente relacionado con RENFE y ADIF, a los que la CNMC debe defender, no lo contrario. TALGO es de todos los españoles. Se vulneraría nuevamente la Ley de Defensa de la Competencia, pues supondría que los intereses económicos de TALGO, ya no serían los mismos que los de Renfe ó Adif, con el consiguiente perjuicio para ellas. Más todavía del ya ocasionado. Curiosamente, en la revista de Renfe Club, con portada de Tarragona, aparece la Estación de Lérida en 1.971 con la última locomotora a vapor y la nueva diesel-eléctrica. Esas locomotoras que tanto enamoran, muchas de las cuales debemos ahora a Goicoechea-Oriol</p> <p>Las empresas públicas estratégicas, no deben ser objeto de mercadeo alguno y por ello, deben blindarse a las opas, pero no parece que el blindaje haya surtido mucho efecto...</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>-TREN: IMPOSIBLE DE COMBINAR. DEBE SER UNICO Y ESTATAL. LA CUADRATURA DEL CIRCULO NO EXISTE. IMPLICAR A VARIAS ADMINISTRACIONES SUPONEN UNOS COSTES INNECESARIOS Y ELEVADISIMOS. LA TORRE DE BABEL EN LA QUE SE HAN CONVERTIDO LAS DIFERENTES ADMINISTRACIONES, ALEJAN A CUALQUIER EMPRESA QUE TRABAJE EN VARIAS COMUNIDADES. EL CONSUMIDADOR, DESEA CONTRATAR UN VIAJE DESDE UNA PLATAFORMA FACIL Ó POR TELEFONO MAS RAPIDO AUN, PUNTUALIDAD EN EL SERVICIO, LIMPIEZA Y COMODIDAD. Y ERA LO CONSEGUIDO POR RENFE, DESPUES DE MUCHOS ESFUERZOS, PARA LLEGAR A ESTA SITUACION QUE TODAVÍA, JUSTO AHORA, PUEDE REVERTIR. CASO CONTARIO EL DUMPING ESTA SERVIDO Y LA CNMC DEBERA RESPONDER POR ELLO, EN LOS TRIBUNALES.</p> <p>-CON RESPECTO AL AUTOBUS, YA EXISTE EL PROCEDIMIENTO DE CONCESIONES QUE SE DEBEN REVISAR PERIODICAMENTE POR LOS CONCEDENTES Y POR LOS USUARIOS DEL SERVICIO, SOLO ASI SERA EFECTIVA. EL AUTOBUS ES MAS FACIL DE COORDINAR CON LOS DIFERENTES PUNTOS, TANTO ESTACIONES DE TREN, PUERTOS, ETC. DEBE SER ESTATAL Y POR DELEGACION A LAS COMUNIDADES. MUCHO MAS ECONOMICO, CUANDO VAYAN VENCRIENDO LAS CONCESIONES. ACABAMOS DE COMPROBAR EL DESASTRE DE VALENCIA EN CUANTO A LA DESCORDINACION Y FALTA DE RESPUESTA. COMO DECIA EL GENIAL ANTONIO GALA, LOS REINOS DE TAIFAS, ACABARON CON EL PODER DE LOS ARABES ( 800 AÑOS EN ESPAÑA), UN PAIS QUE NO ESTUDIA SU RICA HISTORIA, ESTA CONDENADO A REPETIRLA.</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>TENEMOS UN ADMINISTRACION CARISIMA E INOPERANTE, QUE DESDE LA PANDEMIA, ESTA OBLIGANDO A LOS CIUDADANOS A TRABAJAR PARA LA ADMINISTRACION PUBLICA, PERO SIN QUE ESTA SE REDUZCA, NI MEJOREN SUS SERVICIOS. (INTERNET, CITA PREVIA, TELETRABAJO.. )LA TODOPODEROSA CNMC, EN MI MODESTA OPINION, PUEDE CONTRATAR A UNOS BUENOS SABIOS JURISTAS, PARA HACER TEXTOS REFUNDIDOS Y ESTABLECER UN SENCILLO CONTRATO PARA LA PRESTACION DE SERVICIOS ENTRE ¿ LOS OBLIGADOS AL SERVICIO PUBLICO OSP?, QUE SE TRADUCE RAPIDAMENTE, CONTRATO ENTRE EMPRESA ESTATAL Y PRIVADA, O DE OTRO TIPO, COLABORACION PUBLICO-PRIVADA. SI EL CODIGO CIVIL Y EL DE COMERCIO, LLEVAN TANTOS AÑOS DE VIGENCIA, ES PORQUE LOS JURISTAS QUE LO ALUMBRARON, PENSARON MAS EN LA CONDICION HUMANA QUE EN OTROS TEMAS. LA TECNICA AVANZA SIEMPRE, PERO LAS PERSONAS MUY POCO.</p> <p>AHORA, SI HAY QUE HACER UN CONTRATO PARA ALGUIEN EN CONCRETO, COMO ES EL PRESENTE CASO, TODO SE COMPLICA. O SI SE PRETENDE UNA LEGISLACION QUE CONTROLE TODO, TAMBIEN SE COMPLICA. COMO SIEMPRE MATANDO MOSCAS A CAÑONAZOS.</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>¿SE DA CUENTA LA CNMC, DEL VOLUMEN DE PROBLEMAS CREADOS POR LA EXISTENCIA DE MAS OPERADORES EN EL MERCADO, APARTE DE RENFE?  ¿NO LES GUSTABA LA AMPLIA MEJORA QUE SE OPERO EN RENFE LLEGANDO A TENER BENEFICIOS? NO HABIA TREN EN EUROPA QUE DIERA MEJOR SERVICIO.  DE DINAMARCA A SUECIA, (SERVICIO MUY CONCURRIDO HAY UN TREN DE TRAYECTO DE 3 HORAS Y MEDIA, SIN REVISOR Y CON PERSONAS DE PIE PORQUE NO TIENEN ASIENTO. NO VALORAMOS LO QUE TENEMOS.  SI EL CANON A COBRAR POR ADIF. ES EL QUE CORRESPONDE, SE PUEDE SOLUCIONAR. SEGURO QUE EN FRANCIA Ó ITALIA, LE OFRECEN RENFE UN TRAYECTO PEQUEÑO Y DEFICITARIO. PUES ESO.  Y POR SUPUESTO, TAMPOCO VALORAMOS NUESTRA POSICION ESTRATEGICA EN EUROPA. LA CONEXION CON FRANCIA, NO PUEDE ESTAR SALPICADA DE PROBLEMAS CON LA GENERALIDAD, PORQUE NOS IMPLICA A TODOS. Y LA DE ALGECIRAS MENOS. QUE CONEXION MAS BUENA ENTRE FRANCIA O ITALIA CON MARRUECOS Y RESTO DE AFRICA. (TODO EL TRAFICO DE MERCANCIAS Y PERSONAS) PUENTEANDO ESPAÑA, PORQUE SE HAN PUESTO DE ACUERDO CON ALGUIEN Y LOS CONTRIBUYENTES PAGANDO Y OBSERVANDOLOS. NO HABRÁ OTRO REMEDIO QUE REVISARLO EN TRIBUNALES.</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>SIMPLEMENTE REFLEXIONEN SOBRE LO EXPUESTO CON VISION DE FUTURO. ESTAN A TIEMPO DE PARAR EL DESASTRE. HAY QUE DEFENDER SIEMPRE LO POCO QUE NOS QUEDA DE LOS SECTORES ESTRATEGICOS. OTRAS EMPRESAS PUBLICAS QUE NO SON ESTRATEGICAS SEGURAMENTE FUNCIONARAN MEJOR CON COMPETENCIA, PERO NO LAS ESTRATEGICAS QUE HACEN QUE UN PAIS FUNCIONE. POR ESO SE LLAMAN ASI.  LOS TRENES SON TAN BONITOS....</p>