

¿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)	ORGANIZACIÓN DE CONSUMIDORES Y USUARIOS
¿Desea publicar el nombre junto a su respuesta o mantenerlo confidencial (en cuyo caso se publicará como respuesta anónima)?	Público
<p>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>	<p>Condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La promoción económica y social de una región, facilitando una movilidad inclusiva y universal, adaptada a las necesidades de todas las personas, vivan donde vivan, con lo que se ayudaría además a evitar la despoblación. - Cobertura de necesidades de movilidad donde la demanda es escasa y si no fuera por una OSP, no se cubriría. - La garantía de un servicio que cumpla determinados requisitos en materia de continuidad (garantizados en caso de situaciones extraordinarias como huelgas, emergencias climáticas, para completar la deficiencia de otro medio o servicio), regularidad (frecuencia en cuanto a días y horas), capacidad, calidad (puntualidad, servicio de atención al cliente, etc) y precios que las compañías no asumirían si únicamente tuvieran en cuenta su interés comercial. - Accesibilidad para los consumidores, en términos geográficos y económicos (movilidad asequible para los trayectos de poca distancia). - Sostenibilidad. <p>Verificación de condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elaborando un mapeo para establecer cuáles son los servicios mínimos que han de cubrirse por un operador - Haciendo encuestas de satisfacción de los usuarios sobre la cobertura de sus necesidades de movilidad - Realizando una auditoría para verificar si se ha cumplido la finalidad pretendida <p>Elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Los títulos de transporte, respetando una correcta integración en las políticas de las CCAA y los consorcios que regulan los transportes autonómicos. - Calidad del servicio integral, entendido como tal la fase pre-venta (con información transparente), la contratación (sin cláusulas abusivas ni prácticas comerciales desleales) y la fase de post-venta (con un servicio adecuado de reclamaciones de los usuarios) - Plan de contingencias - Accesibilidad - No discriminación del servicio por razones comerciales
<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>	N/A
<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>	<p>Beneficios:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Precio para los usuarios a pesar de la rentabilidad de la prestación de ese servicio. - Cobertura de una necesidad (movilidad) <p>Retos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coordinación de horarios y destinos, intermodalidad. - Creación de una página web única y neutral, de compra de billetes. - Establecer una responsabilidad solidaria frente al viajero en caso de billetes combinados. - Creación de un espacio ferroviario único
<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>	<p>Circunstancias del artículo 5: N/A</p> <p>Criterios de adjudicación directa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - En caso de concursos de acreedores de la empresa operadora del servicio - Por incumplimiento de la prestación del servicio o prestación defectuosa, por dejar de cumplir los siguientes requisitos: útil, práctico, accesible y asequible. <p>Umbral:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cuando la empresa que licite prime su rentabilidad frente a la prestación del servicio - Para que sea asequible para los usuarios es necesario establecer un coste máximo para la empresa prestadora del servicio.
<p>5. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)</p>	N/A

<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"> - Desarrollo de una normativa común aplicable a todas las autoridades competentes (estatales y autonómicas) para la licitación competitiva de los servicios sujetos a OSP. - Autoridad independiente que supervise el procedimiento de licitación. - Coordinación entre autoridades competentes para el establecimiento de un calendario orientativo de licitaciones. - Publicación de un calendario orientativo sobre los distintos hitos del proceso de licitación concreto. - Acceso a información relevante del mercado. - Diseño de los pliegos y criterios de adjudicación. - Otros (especifique) 	<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.; Autoridad independiente que supervise el procedimiento de licitación.; Acceso a información relevante del mercado.</p>
<p>Si lo desea, puede justificar su respuesta anterior (máximo 300 palabras)</p>	<p>En el apartado acceso a información relevante del mercado, consideramos que la transparencia se ha de extender a las condiciones contractuales que finalmente se pacten entre la administración pública y la empresa prestadora del servicio. De esta forma, el usuario puede conocer qué parte del precio que paga se emplea para pagar al operador del servicio y que parte proviene del presupuesto público.</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>N/A</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"> - Acceso a elementos esenciales para la prestación del servicio (material rodante, talleres de mantenimiento, personal, etc.). - Sinergias con servicios liberalizados. - Coherencia geográfica en la prestación de los servicios. - Tamaño del contrato. - Diseño del contrato y reparto de riesgos. - Otros (especifique): 	<p>Sinergias con servicios liberalizados; Coherencia geográfica en la prestación de los servicios.</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>N/A</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>	<ul style="list-style-type: none"> - Mediante la creación de un grupo de trabajo para favorecer la intermodalidad - Extendiendo la responsabilidad a la administración pública competente en caso de falta de prestación o de coordinación de algún servicio
<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>	<ul style="list-style-type: none"> - Otorgando a la CNMC las facultades suficientes para gestionar esos conflictos en aras de una protección al consumidor como máxima a tener en cuenta en la resolución de los mismos. - Estableciendo una responsabilidad solidaria de los operadores públicos y privados frente al consumidor.
<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>Esto es posible en la actualidad, si bien, es imprescindible para que sea eficaz que el consumidor sepa donde dirigirse en caso de dudas o reclamaciones y sobre todo que se establezca una responsabilidad solidaria de todos los operadores frente al consumidor, y se traslade la disputa sobre la responsabilidad final entre los operadores, no con el consumidor.</p>
<p>13. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)</p>	<p>N/A</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>Para OCU lo fundamental de la apertura a la competencia de estos servicios es que se proteja al consumidor y sus necesidades de movilidad. Esto se traduce en que no haya una merma en la calidad del servicio, en aquellos lugares donde ya existe el mismo, y por otra parte, que se cubra esta carencia donde no existe, todo ello pensando en una movilidad sostenible.</p> <p>Para conseguir que en aquellos lugares donde ya existe no merme la calidad, proponemos que por ejemplo los servicios de cercanías se liciten en bloque y no por líneas, todo ha de ser sencillo de manejar, fluido y accesible para los usuarios.</p> <p>Otro pilar fundamental es el precio, para que la competencia favorezca la asequibilidad de este servicio por parte de los usuarios y no precisamente suponga un encarecimiento del precio por tener que prestar un servicio en condiciones de escasa rentabilidad para el operador. En este caso, el Estado debe complementar el coste del servicio no cubierto por el usuario, para que no se encarezca el precio y se fomente su uso, promocionando así la movilidad sostenible.</p>