

¿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)	CECU ANTONIO POMARES RIPIO
¿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>Primero ,ser servicio público, como tal no puede entrar en libre competencia de pérdidas y ganancias en las empresas pues si se quiere un servicio publico en el 90% no será rentable y no habrá competencia pero si necesidad de movilidad y transporte para el individuo o usuario a precios adecuados ,horarios adecuados ,comodidad adecuada, medio ambiente respetado Nuestra asociación ya se opuso a este artículo en su paso por el CONSEJO NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES DE VIAGEROS .Servicio publico no puede depender de autonomías o entidades locales que no puedan o no quieran hacerlo .DEBE SER EL MINISTERIO CON CONSULTA Y PARTICIPACION CIUDADANA (ASOCIACIONES DE VECINOS ,USUARIOS ,PLATAFORMAS ,ETEC)</p>
<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>	<p>Lo mismo que lo anterior pero si en realidad lo que queremos es vender nuestros trenes y nuestras infraestructuras como se ha realizado con otras liberalizaciones me parece que esta encuesta no sirve para nada y a las pruebas me remito ,LIBERALIZACIONES DE TELECOMUNICACIONES ,ENRGIÁ ELECTRICA,MERCANCIAS ,ALTA VELOCIDAD O AVE ,Zonas rentables competencia ,zonas no rentable sin competencia ,servicios públicos inexistentes o con una calidad que hacen disuasoria su utilización</p>
<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>Las zonas rentables si pero las zonas no rentables ,no ,Madrid ,Barcelona ,si Asturias ,y otros no</p>
<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>como servicio publico todo aquello que su rentabilidad no reciba ofertas o demandas de participar en su comercio por no ser rentable . el estado y solo el estado como responsable debiera de hacerlo con canon de aquellas empresas que pudieran hacerlo y como su rentabilidad de acuerdo con sus economistas no lo hacen, debieran tener u canon económico para dotar de servicio publico de estas poblaciones o estructuras</p>
<p>5. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)</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"> - 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.;</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>Acceso a información relevante del mercado.</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>historial de varios años ,características del servicio actual ,frecuencias ,historial económico , político, movilidad del entorno actual y anterior ,índice poblaciones del entorno y del lugar</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>Acceso a elementos esenciales para la prestación del servicio (material rodante, talleres de mantenimiento, personal, etc.).;</p> <p>Sinergias con servicios liberalizados;</p> <p>Coherencia geográfica en la prestación de los servicios.;</p> <p>Tamaño del contrato.;</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>SI TENEMOS QUE SEGUIR MANTENIENDO LAS INFRAESTRUCTURAS DE ,ESTACIONES ,VIAS ,TUNELES ,PASOS A NIVEL ,SISTEMA ELECTRICO . Si tenemos que seguir el mantenimiento la conservación de vías, estaciones, catenarias, centrales telefónica, centrales de señalizaciones y coordinación, la liberalización no va a mejorar el servicio público todo lo contrario posiblemente sea recortado Y si en este momento somos deficitario ; con la liberalización seremos mucho más y solamente la cercanías o larga distancia cuya rentabilidad ya sea constatado como rentable será sometido a competencia y se abaratarán los costes</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>marco nuevo .y En todo momento dependiendo de un órgano supeditado o supervisado a nivel nacional con representación de usuarios consumidores plataformas que utilicen el medio de transporte y siempre pensando que la rentabilidad no es económica sino que es humana también</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>Creo que debe haber un billete único a nivel nacional o billete o pasen para utilizar los servicios públicos en todo transporte sea tren autobús metro tranvía con precios adecuados a edades adecuadas teniendo en cuenta estudiantes trabajadores niños y mayores creo que el billete único nos podrían mejorar todo el billete este tipo de billete de venta conjunto de billete para distintos operadores y cada 1 de los viajes que se realizara con este tipo de billete pagarle al al operador el precio adecuado</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>Bueno Europa nos exige liberar nuestros ferrocarriles Nuestros transportes en España o en nuestra nación han entrado empresas de toda Europa en los diversos órganos que hemos liberalizado Léase telecomunicaciones léase energía eléctrica léase a empresas léase mercancías larga distancia y AVE pero nosotros no hemos entrado en Europa nosotras empresas no están operando en Europa entonces esa competencia esa libre competencia que se dice para quienes para que Europa pueda entrar aquí o para que seamos los esclavos de Europa no lo entiendo sinceramente no entiendo prohibición de rutas y destinos no no entiendo que el Renfe a o cualquier empresa española no pueda utilizar ferrocarriles de otro de otro país y vuelvo a repetir el Cano que se puso en un primer momento para la utilización de las infraestructuras ferroviarias no estoy de acuerdo de todos modos me imagino que este esta encuesta no la tendrán en cuenta porque somos negativos en ese sentido gracias desde mi asociación y desde mi trabajo creo que no sé si lo publicaran o no</p>