

¿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
<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>Mejorar la movilidad de zonas congestionadas por la movilidad particular, contribuir significativamente a la descarbonización y desincentivar por coste el uso del transporte individual. Mediante informes, estudios y datos de diferentes organismos (INE, Ministerios, agencias, ...)</p> <p>Accesibilidad, sistemas de información al usuario, periodicidad de frecuencias, determinación de tarifas sociales para los usuarios en función de la zona geográfica, calidad y equipamiento de los servicios de las instalaciones y asociados con éstas.</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>Estimo que siempre serán posicionamientos contrapuestos. El mercado sólo puede tener interés en un sector sobre el que sabe que puede reportarle beneficios económicos. Si la autoridad competente conoce que el servicio es ineficiente, cambiar de operador no le garantiza mejorar la eficiencia del mismo.</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>Los beneficios son etéreos, discursivos. Más bien, existen muchos retos para alcanzar un nuevo sistema donde no se puede garantizar ni a corto ni medio plazo mayor eficiencia y eficacia en los servicios ferroviarios. El desafío cultural social y el desafío cultural gremial en los servicios ferroviario tiene un gran peso para establecer medidas adaptativas al libre mercado.</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>En las actuales circunstancias, los servicios ferroviarios OSP, en los actuales parámetro que los definen, especialmente de Cercanías, se debería optar por la adjudicación directa con el actual operador, haciendo previa consulta a las diferentes administraciones, locales y autonómicas, por si quisiesen asumir su prestación y gestión.</p> <p>Encuentro suficiente justificación en la estructura homogénea creada para los núcleos de Cercanías, la coordinación con la administración de la infraestructura y el ideario de marca presente en el usuario.</p> <p>Entiendo que el desarrollo de los grandes proyectos de creación y mejora de nuevas infraestructuras ferroviarias, es más operativa si se cuenta con la colaboración de un único operador dentro de estos servicios clave para la ciudadanía, minimizando sus efectos negativos en la calidad percibida por el usuario.</p>
<p>5. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)</p>	<p>En la licitación de determinados servicios públicos, se está utilizando como principal argumentario la mejora de la eficiencia y calidad de estos servicios y un ahorro de costes a la administración y el estado, dejando en un plano muy inferior los derechos de los usuarios, ya que cuando estos objetivos no se cumplen, y ocurre, lo que se ha creado es un sistema de inseguridad jurídica del contribuyente porque sus impuestos destinados a cubrir servicios públicos, caen en fórmulas gestión ineficientes y especulativas sobre las que tiene mayor peso la garantía jurídica e intereses económicos de operadores, que el beneficios social.</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>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.</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>Son fundamentales la inclusión de toda la información relacionada con las frecuencias, número de viajeros, material, características de las instalaciones de servicio así como de los sistemas de atención y servicio al viajero, para el pliego cubra estas prestaciones como oferta mínima de partida.</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.);  Sinergias con servicios liberalizados;  Coherencia geográfica en la prestación de los servicios.;  Tamaño del contrato.;  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>Con la creación de Comités de Seguimiento de Movilidad Terrestre donde se incluyan tanto expertos en movilidad como responsables territoriales de las diferentes administraciones.</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>En los Comités propuestos debería tener especial cabida el análisis de estas cuestiones.</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>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>La movilidad de las personas, especialmente en los grandes núcleos urbanos, es uno de los factores que mayor carga de estrés e insatisfacción vital produce. No baremar estos aspectos psicosociales, así como los costes de externalización, no establece un cálculo equilibrado y justo sobre los modelos de gestión. La descarbonización, la disminución de la accidentalidad y procesos de incapacidad, la mejora en el confort y los tiempos de transporte, la reducción la angustia y la satisfacción poseer un buen servicio de transporte, es tasable económicamente, además de crear sentido de pertenencia. Y esto no se tiene presente como beneficio social inmediato.</p>