

¿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)	Cristian Alberto Parra Gil
¿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>Tener un servicio ferroviario en todas las poblaciones de cada línea que cuenten con estación. Unos horarios útiles que permitan ir y regresar a la capital provincial en el día, y a la capital autonómica, tanto en horario de mañana como de tarde a cada población. Billetes bonificados o gratuitos a residentes en municipios de menos de 5000 habitantes, tanto contestación como situados en un radio de X km a la redonda de un a estación.</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>Que el Estado asuma el déficit del servicio siempre y cuando los horarios sean útiles. Las zonas rurales deben tener unos servicios mínimos igualmente que los urbanos. Y NO puede ponerse un autobús en lugar del tren, puesto que para ciertas distancias y número de paradas, es INEFICAZ, al tener que entrar el autocar en cada localidad, perdiendo un tiempo enorme en dichas maniobras y expulsando al usuario del servicio.</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>No me parece que haya ningún beneficio entre que lo gestione Renfe u otra empresa privada. El resto es que el Estado ordene que los servicios públicos cuenten con un numero mínimo de expediciones diarias, dando servicio a los municipios y con horarios útiles y coherentes que permitan el uso de esos servicios</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>El servicio lo debería prestar el Estado entodo el país, con una red vertebrada, cohesionada e interoperable, con transbordos oficiales entre Regionales y Cercanías y trenes de larga distancia, con horarios coordinados. Y eso solo se consigue con una gestión única y unificada</p>
<p>5. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)</p>	<p>El servicio debe establecerse escuchando a los usuarios, no con un plan de INECO en Madrid, sobre un papel, redactando por técnicos que desconocen las necesidades locales.</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>Si lo desea, puede justificar su respuesta anterior (máximo 300 palabras)</p>	<p>No tiene sentido que se adjudiquen lotes de servicio público si no se pregunta a la población sus necesidades. Si no se les hace caso aún habiendo hecho escritos quejas y propuestas por doquier y si no se establecen unos horarios útiles que fomenten el uso del servicio. Sino se va a hacer esto, mejor no hacer nada</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>El número de viajeros en media distancia no refleja la realidad. Puesto que no hay interventor en gran parte de los trenes y NO se contabilizan los viajeros reales, muchos de los cuales van sin billete, al no haber ni taquilla en las estaciones, no interventor que lo venda en ruta. El material rodante debería transferirse, y ellos ocasionará sin duda un deterioro del mismo, puesto que ante un cambio de contrato una vez expurado el plazo, nadie se encargara del mantenimiento optimo, sino del minimo. El material debe ser PROPIO del operador y cada operador contar con el suyo para evitar una carencia de mantenimiento. Que ya se da en Renfe por la subcontratación del mismo y la falta de recambios. La frecuencia y horarios, en muchas líneas como Madrid Valladolid León Gijón, son auténtica basura, por lo que facilitar una base horario tan nefasta solo servirá para empeorar el servicio. Siempre hablando del horario de Media Distancia del cual yo mismo he hecho múltiples propuestas tanto a Renfe como a Fomento, sin respuesta</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</p>
<p>Si lo desea, puede justificar su respuesta anterior (máximo 300 palabras)</p>	<p>Debe haber una perfecta coordinación entre la Larga Distancia y la Media Distancia o Cercanías. De forma que haya transbordos rápidos y en breve período de tiempo entre ambos servicios. Por ejemplo para hacer el trayecto Barcelona. Sahagún, que se utilice el Alvia entre Barcelona y Palencia y en ésta, en menos de 20 minutos salga un Regional que de servicio a todos los pueblos entre Palencia y León, de forma que todos puedan ir. Barcelona en igualdad de oportunidades que los que viven en las ciudades.</p>

<p>9. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)</p>	<p>Se auguran peores tiempos aún para el ff.cc.</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>Habiendo una sola administración que lo organice todo Unificar Renfe (en la parte de servicios públicos) y ADIF, de forma que este todo unificado bajo em paraguas del estado. Red y trenes de servicio público. Dejando aparte los servicios libres (Ave, Larga Distancia, otros operadores etc)</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>El servicio público debe ser prioritario en todo caso. Dando servicio a poblaciones intermedias, pueblos y zonas rurales. Las cercanías y MD es lo más utilizado y debe prevalecer sobre la Larga Distancia y AV. Y anteponer el tren al autocar en los servicios que no sean urbanos.</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>Debe haber billetes coordinados para completar viajes a destinos prestados por diferentes operadores, con un único precio.</p>
<p>13. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)</p>	<p>Que vais a liar una muy gorda, como la de la época pre Renfe, con las antiguas compañías y los problemas de coordinación que habla entre servicios, de no ser que la administración mande en todo el servicio y lo coordine por decreto</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>Los servicios públicos deben estar en manos del estado, no en manos privadas. Y de sacarse a concurso, dictar el estado los horarios y servicios, a petición y escuchando las necesidades de los usuarios y residentes en las zonas rurales. Independientemente de que dena más o menos rentable.</p>