

¿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)	José Manuel Debrán Rivero
¿Desea publicar el nombre junto a su respuesta o mantenerlo confidencial (en cuyo caso se publicará como respuesta anónima)?	Público
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)	Ha de sopersarse y teerse en cuenta la necesidad social, sobre todo cuando la demanda no se encuentra satisfecha por el mercado o éste lo realiza desde un punto de vista ineficiente económicamente para lapoblación, o medioambientalmente. El servicio ha de estar disponible para todos los usuarios sin discriminación y ha de ser efectuado con caracter regular y continuado. Un criterio a tener en cuenta es la disponibilidad de infraestructuras disponibles que se encuentren infrautilizadas y el poder realizar transportes de forma multimodal para garantizar una transición energética y medioambientalmente adecuada.
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)	Debe existir un diálogo previo con el mercado que puedan presentar detalles, sugerencias y para recoger información en la licitación de los contratos. Esto se puede realizar mediante la publicación de un pre-anuncio de licitación para poder obtener información relevante del mercado y su interés, incorporando un diálogo competitivo durante el proceso de licitación
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>Ante todo mayor eficiencia, puede mejorar los servicios mediante la innovación de nuevas formas de colaboración del sector privado mediante la interconexión con otros medios de transporte. Mayor capacidad de adaptación a los deseos de los usuarios. Mayor transparencia en costes y asignación de recursos.</p> <p>Como retos se vislumbran algunos importantes: La fragmentación de la oferta puede provocar la insuficiencia de empresas cualificadas que tengan capacidad, y se conviertan en empresas de bandera de otros países los que vengan a nuestro país a explotar líneas. Lo que no tiene un sentido lógico de liberalización. Es por ello un problema que ya se ha arrastrado en los procesos de liberalización de AV. La pérdida de economía de escala hace exigible un plus de eficiencia a las empresas licitantes.</p> <p>EL control del servicio puede y debe hacerse bajo estrictos controles y normas establecidas de forma clara. EL peligro es la pérdida de calidad por la exigencia de rentabilidad para las empresas explotadoras, por lo que los compromisos de servicio de calidad con sus contratadas han de ser claros y estables durante la vigencia del contrato.</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>NO deberían de existir y posiblemente el material móvil habría de estar disponible para su uso desde una transferencia desde el actual operador mediante un justiprecio. Es una situación complicada que podría solventarse mediante la asunción por Renfe del mantenimiento de los actuales trenes.</p> <p>Esto podría evitar la inversión de grandes cantidades de capital, y con ello impedir barreras de entrada.</p> <p>A mi juicio podrían realizarse por núcleos de cercanías, es decir más que por líneas dado que la interoperabilidad de los viajeros se produce dentro de los propios núcleos. EL dividir lo en líneas puede hacer muy complicada su gestión.</p>
5. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)	<p>En definitiva, hay que tratar que las barreras de entrada sean las mínimas posibles. Garantizando la permanencia de los trabajadores actuales, la continuidad del material ferroviario mediante un alquiler por parte del propietario actual (renfe) establecido su valor de amortización restante.</p> <p>El control del servicio deberá realizarse con carácter holístico y perseguir la incorporación de otros medios de transporte complementarios utilizando tecnologías de transformación digital como Espacios de datos, y crear aplicaciones de movilidad "MaaS" en el entorno de las estaciones de viajeros para garantizar una experiencia de viajero adecuada y con un mayor valor añadido.</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.; Autoridad independiente que supervise el procedimiento de licitación.; 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.; Supervisar el desarrollo del contrato mediante la encomienda al ADIF con capacidad de proponer sanción ante el CNMC. Exigir a Adif una mayor eficiencia en la gestión del mantenimiento mediante la aplicación de nuevas tecnologías como IoT</p>
<p>Si lo desea, puede justificar su respuesta anterior (máximo 300 palabras)</p>	<p>La creación de una entidad o encomendársela a Adif que fiscalice la calidad de servicio en las estaciones de cercanías es fundamental para evitar la degradación del servicio, dado a que los nuevos operadores han de hacer frente a requisitos económicos que la actual Renfe no los considera.</p> <p>Lo cánones por uso de la infraestructura han de ser los adecuados y responder a los costes operativos de mantenimiento y amortización de la infraestructura, sin aportar ganancias a Adif que impidan ajustar las tarifas de OSP de forma clara y socialmente aceptables. Requerimientos de eficiencia a Adif son también exigibles para que el sistema tenga éxito.</p> <p>La exigencia a Adif de incrementar su eficiencia y disponibilidad de las instalaciones han de pasar necesariamente por una transformación digital de su mantenimiento, convirtiéndolo en mantenimiento predictivo mediante al sensorización de los elementos de infraestructura. Mediante Big Data y ML poder determinar el estado de cada elemento dentro de su ciclo de vida útil, y así realizar una reposición adecuada de elementos y un mantenimiento más eficiente.</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>Las que se plantean, más los planes de actualización de las líneas que supongan restricciones de circulación previstas y las obras de mejoras que puedan ampliar la capacidad de las líneas y las estaciones.</p> <p>Tener conocimiento de los costes de mantenimiento de las estaciones (se desconoce si van a ser también externalizadas, ya que actualmente Renfe las gestiona por encomienda de Adif). Creo que las estaciones han de volver a Adif para su mantenimiento y gestión de forma única, o al menos tal y como se pretende realizar de forma autonómica por un operador especializado de infraestructura.</p> <p>Los aforos de cercanías no se encuentran adecuadamente gestionados ya que son fuente de disputas entre las empresas para obtener compensaciones económicas por lo que sería preciso homogeneizar los estudios de tráfico de viajeros de forma generalizada.</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.); Sinergias con servicios liberalizados; Coherencia geográfica en la prestación de los servicios.; Tamaño del contrato.; Diseño del contrato y reparto de riesgos.; Es importante el determinar la calidad de servicio percibida, la inversión a realizar por el licitante y premiar la incorporación de nuevas tecnologías en la explotación</p>
<p>Si lo desea, puede justificar su respuesta anterior (máximo 300 palabras)</p>	<p>Todos los que se exponen en los criterios. Ya se ha indicado que sería preciso un control de calidad y de servicio especializado que determine la cantidad final a compensar al operador.</p>

<p>9. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)</p>	<p>Pertenezco a Adif/Renfe, desde que era un adolescente. Soy economista especializado en transporte terrestre y digitalización. Estoy a disposición de esa entidad si lo entiendo necesario. Muchas gracias por preguntar.</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>Mediante la generación de entidades de gestión de la movilidad entendiendo al sistema de transportes terrestres en su conjunto. Para ello es crucial el desarrollo de aplicaciones de MaaS que permitan la intermovilidad entre modos de transporte y que sean transparentes para el ciudadano. El sistema basado en la información y la conectividad genera mayor eficiencia y valor añadido. La creación de espacios de datos en los entornos de las estaciones de ferrocarril a forma de Hus de transporte pueden incrementar la eficiencia del transporte público y determinar de una forma más clara los usos de la movilidad personal y para determinar las áreas donde invertir o mejorar la calidad del transporte.</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>Para poder garantizar una gestión adecuada es preciso la creación de órganos regulatorios independientes que estén por encima de los participantes y generen procedimientos y reglas claras de aplicación en caso de conflictos. Ha de fomentarse la mediación entre participantes y la obligatoriedad de participación en los órganos de gestión de la movilidad por parte de todos los involucrados, ayuntamientos, empresas de transporte, gestores de infraestructura, usuarios, sindicatos y gestores de los espacios de datos junto con la administración de la autoridad autonómica.</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>La venta de billetes únicos han de realizarse mediante la incorporación de aplicaciones MaaS. Para ello es necesario que existan espacios de datos entre las empresas operadoras de transporte terrestre y que se compartan de forma adecuada siguiendo las normas del propio espacio de datos. Adif como gestor de infraestructuras ferroviarias se encuentra en una posición ideal de poder realizar la gestión de los espacios de datos en los núcleos de cercanías tomando como relevantes las interconexiones de los diferentes medios de transporte en las áreas de influencia de cada estación.</p>
<p>13. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)</p>	<p>Solo mediante la creación de valor válido para el usuario, las aplicaciones MaaS soportadas adecuadamente por espacios de datos gestionadas adecuadamente por entidades independientes si ánimo de lucro como Adif pueden facilitar la generación de estas aplicaciones. Con ello se producirá un incremento de la multiutilidad de los medios de transporte y con ello la eficiencia de todo el sistema de la movilidad terrestre.</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>Lo indicado en las respuestas anteriores. Adif está en una encrucijada y es preciso que incremente su productividad, modernización y eficiencia para dotar al país de unas infraestructuras que dotadas de inteligencia puedan presentar una resiliencia en el mantenimiento, disponibilidad adecuada y ser económicamente viable. Es pues exigible una mejor eficiencia para reducir los cánones a la infraestructura que pagan los operadores y que indefectiblemente se traspasan a los viajeros y a los operadores de transportes por carretera.</p> <p>Quedo a su disposición si consideran que algo que les he expuesto pueda ser de interés. Muchas gracias.</p> <p>La creación de entidades que sean capaces de supervisar el funcionamiento del sistema de forma global es necesario para evitar una nueva caída de calidad de servicio por la externalización o liberalización en este caso de las OSP.</p> <p>La implementación de nuevas tecnologías, la gestión de los datos de movilidad, públicos y privados a realizar en espacios de datos adecuados, son la herramienta más adecuada de difundir la intermodalidad y la eficiencia de la movilidad.</p>