

¿En calidad de qué o en representación de quién participa en esta consulta pública?	Operadores de servicios de movilidad
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
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>Un servicio sujeto a OSP debe cumplir las condiciones recogidas en el Artículo 59.1 de la Ley del Sector Ferroviario, es decir, un servicio que, garantizando la comunicación efectiva y adecuada a las necesidades de los ciudadanos bajo unas condiciones mínimas de nivel de servicio, calidad y precio, deba recibir una compensación que garantice una rentabilidad razonable al operador.</p> <p>Además, debe tener en cuenta el impacto que la definición del servicio ferroviario sujeto a OSP genera sobre el equilibrio económico de otros contratos con obligación de servicio público complementarios y/o sustitutivos (particularmente el autobús), y sobre las compensaciones que, en su caso, deban asumir las administraciones titulares correspondientes. De manera que se consiga la mayor eficiencia en el uso de fondos públicos considerando el coste global generado por el sistema público de transporte en su conjunto.</p> <p>La verificación de las condiciones que exige el Artículo 59.1 referido debe realizarse a través de una asistencia técnica específica que analice el nivel de viabilidad del futuro servicio OSP a partir de la definición del nivel de servicio (y todas sus variables) que la Administración contratante tenga por objetivo, adecuándose a las necesidades de movilidad de la ciudadanía.</p> <p>En una declaración de servicio sujeto a OSP deben formar parte los siguientes elementos, garantistas de que el nivel de servicio, calidad y precio cumplen con los estándares pretendidos por la Administración contratante y las necesidades de movilidad de la ciudadanía: calendario, horarios (al menos, primera salida y última llegada), frecuencia (o en su defecto, número mínimo de circulaciones), itinerarios (con detalle de paradas del servicio), tarificación de los títulos de personas usuarias (incorporando descuentos para los colectivos específicos que aplique), coste de uso de las infraestructuras ferroviarias, condiciones de acceso al material móvil y plazo de recuperación de las inversiones.</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>El Artículo 115 de la Ley de Contratos recoge las "consultas preliminares de mercado", cuya finalidad es precisamente conocer el interés del mercado en participar en un contrato público.</p> <p>La consulta preliminar será más efectiva si la Administración contratante publica información detallada del servicio y el contrato. Por ejemplo, un anteproyecto de servicio con una definición del nivel de servicio (calendario, horarios, circulaciones, etc.), el régimen económico previsto, el sistema de bonificación / penalización en base a indicadores operativos (de aplicar), disponibilidad, condiciones y coste de acceso a las infraestructuras (incluidos espacios de taller y estacionamiento), régimen de revisión de precios/compensaciones, condiciones de acceso al material móvil, plazo de contrato (compatible con la recuperación de inversiones conforme a prácticas de mercado), niveles de demanda actuales y su prognosis durante el plazo contractual, etc.</p> <p>En base a nuestra experiencia, es aconsejable que la consulta preliminar de mercado englobe, en primer lugar, la publicación de documentación técnica y contractual lo más detallada posible, para que los operadores interesados puedan realizar alegaciones y observaciones. En segundo lugar, la publicación de un cuestionario o encuesta en el que se pregunte por cuestiones operativas y por el nivel de rentabilidad esperado, entre otros (dependerá de las particularidades de cada contrato). Y, en tercer lugar, la organización de una jornada de difusión de la oportunidad contractual.</p> <p>Así mismo, es aconsejable que la Administración contratante publique, a posteriori, un dossier con el tratamiento que ha dado a cada observación, alegación y/o comentario que haya recibido de forma razonada.</p> <p>Las consultas preliminares de mercado son una herramienta que contribuye a que los procesos de contratación incorporen la visión de las empresas del sector, y a reducir enormemente la interposición de recursos en las diferentes fases de los procedimientos de licitación.</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>De la experiencia en aperturas de servicios OSP al mercado a través de un proceso competitivo, los beneficios serían un incremento de la eficiencia y productividad, optimización de costes, ajuste del servicio a las necesidades de movilidad de la ciudadanía, y la posibilidad de establecer descuentos de tarifa a colectivos específicos para contribuir a lograr los objetivos de descarbonización y de trasvase de personas usuarias del coche particular a medios menos contaminantes.</p> <p>El reto principal sería conseguir atraer el interés de suficientes operadores a los procesos de licitación. Una mayor participación redundaría en una maximización de los beneficios anteriores. No obstante, para ello, los pliegos de contratación deben minimizar la incertidumbre jurídica, trasladar a los operadores los riesgos que efectivamente puedan controlar, y dotarse de herramientas adecuadas que permitan garantizar el equilibrio económico de los contratos (tanto si los operadores obtienen pérdidas o ganancias elevadas). Así mismo, otro reto, aunque ligado al principal, será conseguir eliminar todas las barreras de entrada (personal, material móvil, instalaciones, etc.), para conseguir, precisamente, incrementar el interés y la participación en los procesos.</p> <p>Los beneficios y retos identificados serán similares en cada modalidad de transporte, si bien su importancia será distinta por la propia idiosincrasia de cada medio de transporte. Por ejemplo, el ajuste del servicio a las necesidades de movilidad de la ciudadanía es más importante en servicios de cercanías, dedicado a movilidad recurrente y con usuarios en ocasiones cautivos, que en servicios de media distancia de Alta Velocidad. En el primer caso, el reto será integrar los servicios ferroviarios y los de carretera, de forma que se construya un sistema integral que ofrezca soluciones de movilidad con el menor coste posible para la Administración. En el último caso, tendrá más importancia la coordinación con servicios de última milla y alimentadores.</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>Las circunstancias en que la autoridad de transporte podría optar por acogerse al artículo 5 del Reglamento 1370/2007 y no licitar un servicio OSP es una cuestión meramente jurídica. La norma general, tal y como indica el propio Reglamento (Artículo 5.3), debería ser que los contratos OSP deben adjudicarse según un procedimiento de licitación equitativo. No obstante, el Reglamento incorpora la excepción del "operador interno", que creemos que, en algunos casos, se está utilizando para sortear la apertura de servicios OSP y garantizar que el actual operador siga operando el servicio.</p> <p>Dada la extensión de la red de servicios OSP que previsiblemente se abrirá a la competencia en los próximos años, si creemos recomendable la aplicación del Artículo 5.5 del Reglamento, de forma que la medida de emergencia de adjudicación directa por un periodo de 2 años sirva para escalar los procesos de licitación y no convocarlos simultáneamente en un breve espacio temporal. Así, los operadores interesados dispondrían de más tiempo para poder desarrollar propuestas de mayor calidad y podrían utilizar sus recursos de forma más eficiente.</p> <p>En cuanto a los umbrales, definidos en el Artículo 5.4 del Reglamento, parecen elevados si en el proceso de licitación el material rodante fuera propiedad de la Administración contratante y se cediera al operador sin coste. Así, su valor (inversión o amortización) no estaría incorporado en el valor anual medio del contrato. Por ello, creemos recomendable reducir el umbral económico, no así el operativo en número de kilómetros, que parece adecuado.</p> <p>También debe analizarse el efecto distorsionador de la competencia que podría generar el hecho de que los servicios ferroviarios se adjudicasen a un operador público que entraría a competir en corredores atendidos a través de operadores de autobús privados, que podrían ver alterada su posición competitiva y, con ello, el equilibrio económico de sus contratos.</p>
5. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)	<p>En cuanto a la pregunta 1 y los elementos identificados que deberían formar parte de la declaración de un servicio OSP, se trata de elementos esenciales para la determinación de la rentabilidad del servicio. Dado que estos quedarían fuera del control del operador, el régimen del contrato debe prever una transmisión razonable de riesgos al operador. Por ejemplo, no trasladarle el riesgo de demanda puesto que no tiene la capacidad para influir en las tarifas del servicio. En caso de que se decida trasladar al operador el riesgo de demanda, en servicios OSP debe garantizarse la prestación en régimen de exclusividad durante la duración del contrato, para dotar de estabilidad operativa y jurídica al contrato y optimizar el coste que debe asumir la administración. Así mismo, el régimen de modificación de contrato debe recoger clausulados específicos en caso de entrada de competencia de nuevos servicios ferroviarios u otros modos para los orígenes-destino del servicio OSP. El análisis del servicio que la Administración contratante tenga por objetivo debe contemplar los ingresos y costes estimados del servicio durante un horizonte temporal concreto, actualizados aplicando hipótesis de incremento (incrementos tendenciales de demanda y análisis de costes, realizados sin escatimar en medios, pues de su calidad y precisión depende parte del éxito del proceso). Así mismo, en servicios OSP debe garantizarse que los medios necesarios sean accesibles a los operadores interesados, de forma que los medios con los que se opera queden adscritos al contrato y se subroguen en los siguientes operadores mediante un régimen de reversión de medios definido. En este sentido, cabe considerar al personal, material rodante e instalaciones de mantenimiento y guarda, entre otros a valorar en cada contrato. De esta forma, también se asegura la recuperación de las inversiones. También es importante aclarar la relación con la disponibilidad de la infraestructura dependiente de un tercero (ADIF), indicando las relaciones con el mismo (tanto a nivel de cánones como de coordinación en caso de averías, reparaciones, etc.), para lograr un reparto adecuado de responsabilidades y penalizaciones, tanto a corto como a largo plazo, aplicables a nivel económico y operativo.</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.;</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>Acceso a información relevante del mercado.;</p> <p>Diseño de los pliegos y criterios de adjudicación.</p>
<p>Si lo desea, puede justificar su respuesta anterior (máximo 300 palabras)</p>	<p>Los costes de elaboración de este tipo de ofertas son muy elevados; de ahí la necesidad de estructurar el proceso de acceso a través de un régimen unificado y un calendario predeterminado, que permita a los licitadores optimizar el uso de sus recursos y otorgue garantías jurídicas al sistema, evitando la interposición de recursos por parte de los potenciales interesados.</p> <p>En cuanto al acceso a información relevante del mercado, es esencial que los operadores dispongan de información cierta y relevante (por ejemplo, datos históricos de varios años en el caso de la demanda de personas usuarias, o las condiciones económicas y de jornada del personal que en su caso deba subrogarse) para poder realizar una correcta valoración de los costes e ingresos del servicio, lo que redundará en la equitatividad de los procedimientos de licitación y el respeto a los principios de transparencia y no discriminación.</p> <p>En cuanto al diseño de los pliegos y criterios de adjudicación, además de los aspectos identificados en las otras respuestas de este formulario se debe garantizar que en los requerimientos mínimos de los Pliegos no existan barreras de entrada que puedan colocar a operadores interesados en clara desventaja (solvencia requerida, medios mínimos requeridos, etc.), así como no considerar posibles sinergias ajenas al contrato en la licitación.</p> <p>También es clave el tratamiento y gestión de las principales barreras de entrada de operadores (disponibilidad de maquinistas, disponibilidad de material móvil y disponibilidad de instalaciones), tanto en su consideración temporal como en las posibilidades de acceso (alquileres, subrogaciones, etc.).</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>Distribución espacial de la demanda</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Demanda en viajes y viajero-km con desagregación por línea, sentido, parada diferenciando subidos y bajados, título (incluir título y tarifa asociada), por mes desde 2018 hasta la última fecha disponible. Oferta asociada (itinerarios, paradas, horarios, frecuencia, circulaciones, veh-km, plazas-km ofertadas, etc.) por línea y sentido.</li> <li>2. Matrices OD del último año por línea, tipo de día y temporada.</li> </ol> <p>Distribución temporal de la demanda</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Demanda en viajes y viajero-km con desagregación por línea, sentido, circulación, hora, tipo de día (laborable, sábado, domingo / festivo, lectivos o a la que corresponda) por mes en 2019, y desde 2024 hasta la última fecha disponible. Oferta del servicio asociada (circulaciones, veh-km, plazas-km ofertadas, etc.) por línea.</li> <li>4. Demanda en viajes y viajero-km con desagregación por línea, título (incluir título y tarifa asociada), por año desde 2014 hasta la última fecha disponible. Oferta del servicio asociada (circulaciones, veh-km, plazas-km ofertadas, etc.) por línea. Tarifa media (€/viajero y €/viajero-km) asociada.</li> <li>5. Evolución del sistema tarifario desde 2014: títulos, sistema de tarificación (por km, salto, viaje, etc.), integración intermodal (títulos combinados, multimodales), descuentos, promociones, usos/abonos multiviaje.</li> </ol> <p>Perfil del cliente</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>6. Información disponible sobre el perfil de viajero (edad, género, renta, cautividad, motivo de viaje, recurrencia, acceso y dispersión, entre otros).</li> </ol> <p>Estudios</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>7. Estudios de demanda realizados (tanto análisis de la evolución, prognosis como estudios de mercado).</li> <li>8. Medios</li> <li>9. Listado de material rodante subrogado (estado, mantenimiento, características relevantes, antigüedad, valor de adquisición, etc.).</li> <li>10. Listado de personal subrogado, con el contenido recogido en el Artículo 130 de la LCSP. En particular, se debería incluir información relativa a condiciones económicas y de jornada, y a los periodos de vigencia de los títulos habilitantes de los que dispone el personal.</li> <li>11. Instalaciones de servicio: localización, capacidad, medios disponibles, etc.</li> </ol>
<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.);</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>Oferta de modos en competencia. Posibilidad real de trasladar a precio la evolución en el coste de compra/contratación de los factores productivos (particularmente mano de obra, coste energético, cánones, etc.)</p>
<p>Si lo desea, puede justificar su respuesta anterior (máximo 300 palabras)</p>	<p>En definitiva, la autoridad de transporte debe tener en cuenta todo aquello que pueda afectar a la concurrencia de interesados al procedimiento de licitación, a los costes e ingresos del contrato, así como otras posibles implicaciones de carácter social, legal, etc.</p> <p>En cuanto a la concurrencia de interesados al procedimiento de licitación, debe velar por generar el máximo interés posible. Esto implica minimizar posibles barreras de entrada a los operadores interesados. Así mismo, el reparto de riesgos, como se ha indicado en otras respuestas, debe ser acorde a la capacidad del operador para influir en ellos. Por ejemplo, carece de sentido trasladar el riesgo de demanda al operador si las tarifas o el diseño de oferta (itinerarios, paradas, horarios, etc.) están fijadas por la autoridad de transporte.</p> <p>Por otra parte, los pliegos de contratación deben minimizar la incertidumbre operativa y jurídica, concretando el régimen de reversión de medios, el régimen de modificación del contrato (por ejemplo, ante la entrada y/o modificación de medios en competencia, o de adecuación de la oferta a un posible escenario de demanda creciente), el régimen de traslado de cánones ferroviarios a los ingresos del contrato vía tarifa y/o subvención, el régimen de revisión de precios, etc.</p> <p>Por último, debe realizarse una estimación detallada de los ingresos y costes potenciales del contrato, apoyados en asistencias técnicas realizadas por compañías especializadas. En este sentido, es recomendable que los pliegos incluyan, al menos, un estudio de previsión de demanda y un estudio de viabilidad económica-financiera del contrato. Es recomendable, así mismo, que el estudio de viabilidad sea sometido a un proceso de información pública para permitir que los operadores interesados puedan realizar observaciones y alegaciones, con el fin de asegurar que los ingresos y costes están correctamente imputados.</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>Para cada corredor o área de transporte, la planificación de una oferta de servicios adecuada que satisfaga las necesidades de movilidad de la ciudadanía debe acometerse desde un prisma global, teniendo en cuenta todos los modos de transporte en su conjunto. De esta forma, se evitan duplicidades en la oferta de servicios y se mejora la eficiencia de los recursos, evitando, así mismo, situaciones de competencia desleal entre diferentes modos.</p> <p>La coordinación entre administraciones podría articularse desde el Consejo Nacional de Transporte Terrestre (CNTT), que cuenta con representación de empresas ferroviarias, empresas de transporte público de viajeros, empresas de transporte aéreo, empresas de fabricación y carrozado, estaciones de transporte de viajeros, agencias de viaje, trabajadores y usuarios, además de expertos en transportes terrestres. Esta representación, que recoge múltiples visiones, es muy adecuada para diseñar e integrar la red de transporte público como un todo.</p> <p>Además del CNTT, se puede complementar con la visión de las CCAA y las entidades locales afectadas, mediante grupos y comisiones específicas de cada corredor, y acudiendo a representaciones y asociaciones empresariales y administrativas (ATUC, Confibus, FEMP, 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>La necesidad de movilidad de la ciudadanía es un ente vivo y dinámico, que puede cambiar significativamente en el corto-medio plazo. Por otra parte, los contratos de transporte terrestre, por carretera y ferroviarios, deben tener una duración suficiente para asegurar que los operadores recuperan la alta inversión acometida, con carácter general, al principio de los contratos. Esto provoca que, durante la vida de los contratos de transporte, se produzcan disfunciones entre la oferta de servicios y la demanda.</p> <p>A pesar de que la evolución de las necesidades de movilidad y la evolución de la oferta de servicios de diferentes medios (incluso en una posible situación de competencia) son desconocidas en el momento de la planificación y diseño de los servicios via procedimientos de licitación, para garantizar una gestión adecuada de conflictos potenciales puede actuarse desde un enfoque preventivo. De esta forma, cabe mejorar el régimen de modificación de los contratos, cuyo contenido generalmente suele reducirse a lo recogido en los Artículos 205 y 206 de la LCSP. El clausulado de estos artículos, en cuanto a las causas de modificación de contrato, como no puede ser de otra forma, es genérico y no particularizado a los contratos.</p> <p>La concreción del régimen de modificación es esencial, en cuanto a prever situaciones que ya hayan ocurrido en el pasado (entrada o supresión de otro medio en competencia, variación de la oferta de servicios, nuevas paradas, variación de la demanda, modificación tarifaria, modificación de cánones de infraestructura, etc.) para reducir la incertidumbre jurídica en el momento de presentación de ofertas, y agilizar los procedimientos administrativos para conseguir modificar el contrato y asegurar su equilibrio económico.</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>Actualmente, la Comisión Europea está revisando el marco regulatorio de movilidad multimodal, por lo que convendría esperar a su aprobación, previsiblemente en 2025.</p> <p>Por otra parte, la venta conjunta de billetes implica numerosos retos tecnológicos en cuanto a comunicación e integración entre los sistemas de los diferentes operadores y medios de transporte, así como asegurar la calidad y fiabilidad de los datos a disposición de la ciudadanía. También debe articularse un régimen de financiación común adecuado, que asegure la viabilidad económica de los contratos para los operadores. En este sentido, y utilizando como analogía el éxito probado de los consorcios de transporte regionales, que ya han hecho posible la venta conjunta de billetes, cabría explorar la creación de un consorcio de transporte a nivel nacional. Este ente sería el responsable de definir el marco regulatorio, las características y funcionalidades necesarias de los sistemas, los formatos para el traspaso y consulta de datos, etc., en coordinación con otros consorcios y partes interesadas, con el objetivo de incluirlos en procedimientos de licitación como requerimientos mínimos, y así garantizar el cumplimiento por todos los adjudicatarios. Esto ayudaría a homogeneizar los sistemas de todos los contratos y facilitaría el desarrollo del proceso de venta conjunta de billetes.</p> <p>Las recientes iniciativas anunciadas del billete único, o la existencia de espacios como el Punto de Acceso Nacional, contribuirán a la integración e interoperabilidad de los servicios.</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>	