

¿En calidad de qué o en representación de quién participa en esta consulta pública?	Operador ferroviario
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>Objetivo: asegurar la prestación de servicios que sean seguros, eficientes y de calidad, a través de una competencia regulada que garantice la transparencia y el buen funcionamiento. Son fundamentales los aspectos sociales, ambientales y la planificación territorial, así como ofrecer condiciones tarifarias específicas para ciertos grupos de viajeros (ej. personas riesgo exclusión o tercera edad).</p> <p>Condiciones declaración OSP:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Necesidad de financiación pública para el mantenimiento del servicio que por sí mismo es deficitario (garantizar el derecho a la movilidad de los ciudadanos y el acceso a servicios de transporte esenciales para todas las regiones en servicios que no son rentables o deficitarios en el mercado, pero que se justifican por su utilidad social). -Ofrecer una frecuencia de servicio, calidad y horarios adecuados para satisfacer las necesidades de los usuarios. -Fijación de tarifas, razonables y accesibles para la mayoría de la población, asegurando que el coste del transporte no sea una barrera para su uso. <p>Verificación condiciones art.59.1: Mediante la realización de un estudio motivado y justificativo que avale la incorporación de dichos servicios como OSP a priori y a posteriori mediante informes de seguimiento con las principales variables e indicadores tanto económicos como operativos (frecuencia, calidad, etc.), para verificar cumplimiento de requisitos establecidos en las OSP. Dicho estudio deberá contener, al menos:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Estudio de demanda e ingresos -Análisis rentabilidad económica -Análisis coste-beneficio, incluyendo comparativa frente a otros modos de transporte alternativos existentes <p>Definición Servicio Público:</p> <p>Población atendida, origen y destino, número expediciones, horario, calendario, paradas, tarifas y títulos de transporte permitidos. Adicionalmente: capacidad disponible, material rodante necesario, maquinistas y personal asociado al servicio (directo e indirecto), instalaciones y talleres disponibles para el mantenimiento, estacionamiento en estaciones, servicios a bordo, información pasajero, comercialización, indicadores calidad de servicio, normas de seguridad, medios tecnológicos. Parámetros base para calcular la compensación necesaria, si procede.</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 proceso podría incluir la publicación de un estudio previo del proyecto, en el marco de un periodo de información inicial (con acciones de difusión) sobre el proceso licitación unido a la presentación de Expresiones de Interés por parte de los operadores interesados, como paso previo a la licitación. Es positiva la realización de consultas públicas previas sobre proyectos concretos para disponer de retroalimentación y adaptar la licitación, atendiendo a observaciones relevantes de los potenciales licitadores y grupos de interés (como fabricantes de material rodante e instituciones financieras para validar las características técnicas del nuevo material y para asegurar que las condiciones del proyecto permitan su financiación, etc.).</p> <p>Existen diversos métodos para llevar a cabo consultas de mercado, como la solicitud de informes, la distribución de cuestionarios, la organización de eventos, jornadas o conferencias especializadas, así como encuestas o sondeos dirigidos al sector empresarial, la participación en foros, la realización de reuniones o seminarios informativos.</p> <p>Las consultas se gestionan mediante la publicación de un anuncio que especifica el procedimiento y los plazos establecidos, detallando la consulta en el formato correspondiente y la recepción o recopilación de respuestas, estudios, informes o pruebas obtenidas.</p> <p>Las consultas preliminares al mercado son recomendables en contratos de alta complejidad, que requieren una preparación adecuada.</p> <p>La información debe ser transparente, clara y detallada. Su publicación previa, como la de licitación, debe ser accesible a los potenciales operadores interesados incidiendo en distintos canales, medios de difusión y plataformas de contratación.</p> <p>Desde el inicio del proceso, debe haber unas condiciones de competencia equitativas y la administración debe garantizar la confidencialidad en el proceso de licitación, además de facilitar a los operadores un plazo amplio y razonable para preparar y presentar sus ofertas para que concurran el mayor número de empresas posible promoviendo la competencia y calidad del servicio.</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>La introducción de una competencia regulada entre operadores privados, siempre que se incluyan las cláusulas de salvaguardia adecuadas, puede redundar en servicios más atractivos, innovadores y económicos (así se ha demostrado en procesos de liberalización en los países de nuestro entorno), sin que ello impida que los operadores de servicio público sigan cumpliendo las misiones específicas que se les han asignado.</p> <p>La liberalización de las OSP debería generar los siguientes beneficios: Mejora de la calidad del servicio y la satisfacción de los usuarios, lo que se traduce en un aumento de la demanda (generando beneficios de índole socioeconómica en su área de influencia gracias a una mejor conexión, así como la generación de externalidades positivas en términos de congestión, contaminación, etc.), reducción de costes operativos y una mayor eficiencia del servicio, la incorporación de servicios adicionales o innovaciones tecnológicas por parte de los operadores, así como a contribuir a impulsar la transición hacia un transporte ferroviario más sostenible (la competencia como palanca para favorecer la adopción de soluciones cero emisiones).</p> <p>Diferenciando por tipo de servicio OSP, los beneficios en cercanías se traducen en mejora de la movilidad en las ciudades y áreas suburbanas: frecuencia y accesibilidad, reducción del tráfico rodado en las ciudades y la contaminación, y coste de los billetes para los usuarios más competitivo.</p> <p>Beneficios en Media distancia convencional y Media distancia de alta velocidad: mejoras en la conexión regional – territorial, mayor flexibilidad frente al transporte aéreo (menos competitivo en trayectos intermedios), coste moderado, reducción de externalidades frente a otros modos, mayor comodidad respecto a otros modos y servicios abordo e impacto económico y rentabilidad social en las regiones conectadas (en áreas tales como el turismo, inversiones, desarrollo económico, etc.).</p> <p>Los retos son abordados en la pregunta 5.</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>Seguindo las directrices del Reglamento (CE) n° 1370/2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera (2023/C 222/01), la adjudicación directa debería limitarse al mínimo imprescindible, limitando este recurso a casos excepcionales de licitaciones que pudieran quedar desiertas (una vez realizadas las distintas tareas previas: estudio preliminar, consulta pública, difusión de la licitación, etc.) o en los que se constate la falta de interés del mercado en concurrir. Otros factores recogidos en la legislación vigente como aspectos estructurales o geográficos, técnicos, complejidad de la red (ejemplo, ancho métrico), volumen del contrato, eficiencia en costes o situación de emergencia (para asegurar restablecimiento del servicio), deberán ser objeto de un análisis exhaustivo que acredite expresamente las causas que justifican este recurso.</p> <p>Las adjudicaciones directas, fuera de los supuestos actualmente establecidos, pueden generar un impacto negativo, un mayor coste, mayor ineficiencia, una menor calidad del servicio, menos incentivos para mejorar sus servicios y tecnologías, implican una menor transparencia, desigualdad de oportunidades y falta de competencia privando a otras empresas el poder concurrir en pie de igualdad, por lo que han de restringirse al máximo y estar debidamente justificadas y fundamentadas, para evitar los efectos negativos anteriormente indicados.</p> <p>La experiencia en toda Europa ha demostrado que la liberalización ferroviaria a través de una licitación transparente aporta indudables beneficios (ya indicados, como refrenda la experiencia en mercados como República Checa o Países Bajos). En este sentido, las adjudicaciones directas deberían limitarse a los supuestos regulados en el Reglamento (CE) n° 1370/2007 y posteriores actualizaciones.</p> <p>Con relación a la adjudicación directa por mejora del servicio entendemos que su justificación daría lugar a controversias. Dado que los procesos de licitación garantizan igualmente ambos aspectos, desaconsejamos la adjudicación directa bajo estos supuestos.</p> <p>Respecto al umbral para adjudicación directa, nos remitimos a la legislación vigente.</p>
5. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)	<p>La introducción de una competencia regulada entre operadores privados, siempre que se incluyan las cláusulas de salvaguardia adecuadas, puede redundar en servicios más atractivos, innovadores y económicos, así se ha demostrado en procesos de liberalización en los países de nuestro entorno, sin que ello impida que los operadores de servicio público sigan cumpliendo las misiones específicas que se les han asignado.</p> <p>Continuación pregunta 3 – Retos</p> <p>Respecto a los retos: Se debe garantizar la igualdad de condiciones para asegurar que la licitación ofrezca los beneficios esperados:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La fuerte presencia e interés de los operadores fruto de un proceso de información y consulta transparente (presentación del proyecto, expresiones de interés, consulta pública y periodo amplio de licitación). - Ausencia de barreras de entrada para nuevos operadores que impidan una competencia sana (acceso en igualdad de condiciones al material rodante, subrogación de material y personal, a las infraestructuras (surcos), vías de estacionamiento, talleres e instalaciones de mantenimiento, los sistemas de emisión de billetes, los datos de los pasajeros, etc.). - Independencia del administrador de infraestructuras en la asignación de capacidad y demás elementos clave del servicio. - Sostenibilidad financiera fruto de la dotación adecuada de fondos para garantizar el cumplimiento de las OSP. - El contrato licitado debería incluir condiciones que garanticen una transición fluida hacia el nuevo operador (periodo de movilización del material rodante o de empleados). <p>Los Retos por tipo de servicio OSP, en cercanías: capacidad de gestión del servicio en hora punta, necesidades de inversión en material e infraestructura para mantener la calidad, importancia del mantenimiento y modernización del servicio o la financiación para mantener tarifas y frecuencia, así como coordinación con otros modos/operadores.</p> <p>Para Media distancia convencional y alta velocidad: fuerte competencia con el transporte por carretera y en algunos casos con el aéreo, rentabilidad de estos servicios dada la menor densidad de pasajeros, el coste del material rodante de alta velocidad o la accesibilidad al servicio dado que las tarifas suelen ser más altas, lo que puede limitar el acceso de determinados usuarios.</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>Diseño de los pliegos y criterios de adjudicación.;</p> <p>Se indica más abajo</p>
<p>Si lo desea, puede justificar su respuesta anterior (máximo 300 palabras)</p>	<p>Otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Publicación previa, con antelación suficiente, de los estudios técnicos detallados de cada proyecto para facilitar el estudio por parte de los potenciales licitadores y consulta pública previa a la licitación para dotar de una mayor transparencia al proceso y atraer a los potenciales licitadores. -Acceso en igualdad de condiciones a todos aquellos elementos que puedan suponer una barrera de entrada: requisitos de experiencia previa, material rodante, instalaciones, mantenimiento, obtención de certificado de seguridad ferroviaria, personal y su formación, sistemas y plataformas de venta, etc. <p>Si en los pliegos se establecen requisitos de experiencia previa como parte de los criterios de solvencia técnica, profesional y económica, estos deben limitarse a lo estrictamente necesario, ya que el sector ha operado en régimen de monopolio hasta tiempos muy recientes. Para fomentar una adecuada participación en los contratos, la definición de los servicios relevantes para acreditar la solvencia debe ser lo más amplia posible. Asimismo, se debe aceptar experiencia relevante tanto en países europeos como en terceros países.</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>Información Necesaria para los Licitadores (I):</p> <p>A) De carácter operacional:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Detallar la capacidad de infraestructura que será puesta a disposición del operador, el régimen de acceso a la misma que estará vigente en la explotación durante toda la duración del contrato, y el régimen previsto para la modificación de servicios y adaptación a las necesidades de la demanda. - Horarios, expediciones y frecuencias (al efecto de poder ponderar adecuadamente el impacto sobre el equilibrio del contrato de un nuevo servicio comercial coincidente o parcialmente coincidente). Además, también debería establecerse un periodo máximo de duración del contrato y sus prórrogas y la licitación obligatoria transcurrido dicho plazo. <p>Subrogación del Material Rodante:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Unidades necesarias - Estado y Mantenimiento: Fichas técnicas, información sobre el estado actual del material rodante, antigüedad, historial de mantenimiento y cualquier plan de renovación. - Coste /km material rodante a subrogar - Subrogación del Personal: - Número y Características del Personal: Detalles sobre el número de empleados, sus roles, salarios, condiciones laborales y cualquier acuerdo de empresa existente. - Clarificar qué ocurre con el personal a subrogar en el caso de que la empresa saliente sea Renfe Operadora SME, SA y el personal sea funcionario o personal laboral de la administración. <p>Instalaciones de Servicio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Localización y Capacidad: Información sobre la ubicación de las instalaciones de servicio y su capacidad. - Alcance y Coste de los servicios de mantenimiento, talleres, operaciones, etc. - Descripción de servicios complementarios y servicios auxiliares necesarios <p>Estaciones</p> <ul style="list-style-type: none"> - Localización y Capacidad: Información sobre la ubicación de las estaciones y su capacidad. - Canon y costes asociados, etc. - Acuerdos de publicidad <p>Continúa en la pregunta 9, con las necesidades de información financiera y contractual, demanda de viajes y calendario preciso del proceso de licitación.</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>Se incluyen en el siguiente cuadro</p>
<p>Si lo desea, puede justificar su respuesta anterior (máximo 300 palabras)</p>	<p>Otros:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Posible agrupación de OSP para mejorar la rentabilidad o hacerlas más atractivas -Calidad de Servicio y atención al cliente -Plan de Negocio y viabilidad del Proyecto -Establecimiento de compensación, si es necesario, así como los parámetros necesarios para su cálculo. -Aspectos ambientales y sociales <p>Además de lo indicado anteriormente es importante, para el diseño del proceso de licitación, tener en consideración estos elementos:</p> <ul style="list-style-type: none"> -En aquellos contratos en los que concurren circunstancias especiales que originen su falta de rentabilidad, definición de compensación por déficit para garantizar el equilibrio económico y condiciones establecidas para ello. -Política tarifaria y los criterios o fórmulas de aplicación para la revisión de las tarifas que hayan de abonar los usuarios. -Mecanismos para la gestión del riesgo de ingresos (continúa pregunta 14). -Criterios de adjudicación. Deberán valorarse aspectos como la reducción de la compensación, el número de circulaciones, la accesibilidad de los servicios, criterios de calidad de la oferta o aspectos medioambientales. -Se deberá clarificar si la política tarifaria es una variable de la licitación o, si por el contrario, es una competencia de la autoridad competente, como lo es en la actualidad. -Plazo suficiente para la preparación de la oferta. -Tiempo suficiente para la movilización del contrato (considerando posibles subrogaciones). -Reglas claras sobre la fecha de inicio (supuestos). -Mecanismo de indexación (normas de revisión de precios, calendario de revisión, fecha de inicio, etc.). -Adquisición de material rodante: las especificaciones técnicas del material rodante garantizan que varios fabricantes de material rodante puedan ofrecer un material rodante conforme. -Arrendamiento material rodante: si los activos no son proporcionados o transferidos del operador anterior, el contrato debería especificar si se permite el arrendamiento e incluir los términos del contrato. -Posibilidad de subcontratación.

<p>9. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)</p>	<p>Es fundamental garantizar a los licitadores la información relevante para concurrir en igualdad de condiciones y que tanto el operador histórico como el resto de operadores puedan acceder en idénticas condiciones a aquellos elementos que supongan barreras de entrada (material, instalaciones, personal, etc.), garantizando así la apertura del mercado. Se debe conceder tiempo suficiente para que un nuevo operador obtenga las certificaciones de seguridad necesarias para explotar el servicio. Información Necesaria para Licitadores (II): (Continuación pregunta 7)</p> <p>B) De carácter financiero y contractual:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Obligación de que el pliego incluya Estudio Viabilidad Económico elaborado por la Autoridad competente, que asegure la viabilidad económica del servicio incorporando todos los costes reales e inversiones en que incurrirá el operador. - Mecanismo de ajuste del contrato en caso de obras o actuaciones en la infraestructura que interrumpen o condicionen la explotación del servicio, por causas ajenas al operador. - Indicar los cánones de acceso infraestructura y otros costes derivados que deba asumir el operador, así como su actualización y el mecanismo de traslado de la modificación de los mismos a la compensación/tarifa. - Concretar mecanismo de eventuales prórrogas del contrato. - Régimen económico contrato. - Definir cómo se sustanciará la transferencia de riesgos (operacional, etc.). - Detalles sobre costes operativos. - Información sobre las condiciones contractuales, incluyendo cláusulas de penalización y bonificación. - Mecanismo de indexación y revisión de precios. - Detallar las coberturas exigidas de seguros. - Información sobre las tarifas y títulos de transporte contemplados <p>C) Demanda de Viajes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Establecer la obligación de que el pliego incluya un Estudio de demanda, realista y objetivo, que deba considerarse como referencia obligada para los licitadores a la hora de formular sus ofertas y demostrar la viabilidad del servicio, sobre una base común que evite comportamientos especulativos o irracionales en las ofertas. - Rol de los Viajeros: Información sobre el número viajeros subidos y bajados por origen y destino, con la mayor frecuencia disponible (diaria, semanal, mensual). Mayor nivel de desagregación y de información posible en los distintos servicios, especialmente de los servicios de cercanías en los que la información disponible está agregada. - Paradas y sus datos de demanda (Subidos y Bajados). - Información histórica de demanda con más de 10 años y debidamente contrastada por una empresa independiente para el desarrollo del estudio económico de los proyectos OSP. <p>D) Calendario preciso del proceso de licitación, periodo de movilización e inicio de operación, que establezca de forma clara principales hitos y condicionantes a tener en cuenta hasta el inicio de la nueva operación. Los operadores deben disponer de un plazo razonable y amplio para presentar sus ofertas, y permitir la participación del mayor número posible de empresas, fomentando la competencia y la calidad del servicio. Considerar un periodo de movilización adecuado (tiempo entre la adjudicación del contrato e inicio del servicio) que de tiempo suficiente a la adquisición del material rodante necesario, contratación y formación del personal e implantar los sistemas operativos necesarios. Bajo periodos de movilización cortos, sólo un operador histórico tendría capacidad para movilizar el servicio, reduciendo la capacidad de otros operadores para participar en la licitación.</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 incentivar la coordinación de las administraciones en el diseño e integración de la red de transporte público terrestre, se pueden implementar varias estrategias y medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rol de los Consorcios de Transporte o entidades de Coordinación efectiva: incorporando a todas las administraciones implicadas (locales, regionales y nacionales) para la planificación y gestión conjunta del transporte público. - Planes de movilidad integrada o planes estratégicos que integren todos los modos de transporte y consensuados por las administraciones basados en objetivos comunes con criterios de sostenibilidad, eficiencia y accesibilidad. - Plataformas digitales y sistemas de comercialización conjunta. - Desarrollo de Proyectos de innovación que promuevan la integración y coordinación del transporte público. - Participación ciudadana en el proceso y favorecer el uso del transporte público y la intermodalidad. - Transparencia en la gestión para conseguir la implicación de las administraciones implicadas con la finalidad de ofrecer el mejor servicio a los ciudadanos.
<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 regulador debería analizar en detalle aquellas solicitudes dirigidas a ofrecer un servicio regular comercial en la misma ruta o en una ruta alternativa, si una autoridad competente ya ha otorgado a un operador de servicio público un derecho exclusivo para prestar ciertos servicios de transporte viajeros. A partir de aquí, debería considerarse:</p> <p>Claridad en Definiciones y Competencias:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Definición clara y precisa de lo que constituye un servicio OSP y un servicio comercial para evitar ambigüedades. -Delimitar claramente las competencias de cada nivel de gobierno (local, regional y nacional) en la regulación y supervisión de estos servicios. <p>Tarifas y Subsidios:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Implantar mecanismos transparentes para asignación de subsidios a servicios OSP, asegurando que no distorsionen la competencia con los servicios comerciales. -Mecanismos para la revisión periódica de tarifas y precios, garantizando que sean justos y reflejen los costos reales del servicio. <p>Mecanismos de Resolución de Conflictos:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Órganos independientes de mediación y arbitraje para resolver conflictos entre operadores de servicios OSP y comerciales de manera rápida y eficiente (ej. CNMC). -Definición procedimientos claros y accesibles para la resolución de disputas, incluyendo plazos y etapas específicas. -Administrador de infraestructuras debe tener un papel claro e independiente a la hora de garantizar que la capacidad ferroviaria disponible y su reparto equitativo entre los distintos operadores, así como tener en cuenta el impacto para los pasajeros en caso de conflictos de capacidad y normalizar los procedimientos de actuación. <p>Coordinación Interadministrativa:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Rol de los Consorcios y comités interadministrativos que faciliten la coordinación y cooperación entre diferentes niveles de gobierno y operadores -Desarrollo de planes de movilidad integrada de todos los modos de transporte y sean consensuados por todas las administraciones implicadas. <p>Transparencia y Participación Ciudadana:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Consultas públicas para recoger las opiniones y necesidades de los ciudadanos, asegurando que las decisiones de transporte reflejen sus demandas.
<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>El marco regulatorio europeo está en proceso de cambio, por lo que sería recomendable esperar a que se complete dicho proceso de aprobación. En 2021, la Comisión Europea anunció su intención de presentar una propuesta para facilitar servicios de movilidad digital multimodal, la cual se espera para 2025. El 29 de noviembre de 2023, la Comisión Europea presentó una propuesta de revisión del Reglamento Delegado sobre el servicio de información de viajes multimodales en toda la UE, así como otra propuesta de Reglamento sobre los derechos de los pasajeros multimodales. Ambas propuestas están actualmente en fase de discusión y tramitación legislativa. Estas iniciativas influirán en el marco regulatorio de la venta conjunta de billetes de distintos operadores o medios de transporte, por lo que la regulación nacional debería esperar a la aprobación de la regulación europea. A partir de aquí, entre los elementos del marco regulatorio que podrían mejorarse para la venta conjunta de billetes por parte de los distintos operadores: Interoperabilidad de Sistemas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Establecer estándares técnicos comunes para los sistemas de emisión y venta de billetes que permitan la interoperabilidad entre diferentes operadores. - Plataformas digitales Integradas que puedan gestionar la venta de billetes de múltiples operadores y modos de transporte, bajo el control de la administración. Continúa en la siguiente pregunta 13, con los requerimientos de acceso a datos en tiempo real, regulación de tarifas y condiciones, incentivos y subvenciones y mecanismos de supervisión y cumplimiento.
<p>13. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)</p>	<p>Continuación pregunta 12 Acceso a Datos en Tiempo Real:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Obligación para todos los operadores de compartir datos en tiempo real con la administración (gestor último de la información) sobre horarios, disponibilidad y tarifas, con plataformas de venta conjunta de billetes. En otros países de la UE como Países Bajos, los operadores están obligados a proporcionar datos abiertos a la administración e información estándar en tiempo real a los pasajeros, además de facilitar información en nuestros trenes sobre los autobuses de conexión favoreciendo la intermodalidad. - Asegurar que la información sobre los servicios de transporte sea transparente y accesible para todos los operadores y plataformas de venta. - Sistema de gestión de la oferta de los operadores en la plataforma transparente, en igualdad de condiciones y que no priorice la oferta de ningún operador. - Reglas de negocio de la plataforma bien definidas y neutrales frente a la oferta de los operadores. <p>Regulación de Tarifas y Condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Desarrollar políticas tarifarias coordinadas que permitan la integración de tarifas entre diferentes operadores y modos de transporte. - Establecer condiciones de uso uniformes para los billetes combinados, facilitando su aceptación por parte de todos los operadores implicados. <p>Incentivos y Subvenciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Incentivos financieros a los operadores que participen en sistemas de venta conjunta de billetes. - Proporcionar subvenciones para el desarrollo de tecnologías y plataformas que faciliten la venta conjunta de billetes. <p>Mecanismos de Supervisión y Cumplimiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Organismo independiente encargado de supervisar el cumplimiento de las normativas relacionadas con la venta conjunta de billetes. - Establecer sanciones claras y efectivas para los operadores que no cumplan con las obligaciones de compartir datos y colaborar en la venta conjunta de billetes.
<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>Continuación pregunta 8</p> <p>Mecanismos para la gestión del riesgo de ingresos: en los contratos en los que el operador asume el riesgo de ingresos de los pasajeros, el mecanismo contractual debería: (a) permitir al operador gestionar el riesgo de ingresos (por ejemplo, influir en la demanda/ingresos de pasajeros controlando los horarios, los elementos de calidad del servicio o incluso la tarifa), o (b) incluir cierto nivel de protección del riesgo de ingresos del operador (por ejemplo, un umbral de demanda claramente especificado en el que la OSP intervendrá y cubrirá el déficit de ingresos). En muchos mercados europeos, estos mecanismos constituyen la mejor práctica para garantizar el equilibrio y la sostenibilidad de los contratos, distribuyendo el riesgo de forma equitativa entre el operador y la administración competente. En este sentido, podemos proporcionar ejemplos de estos mecanismos. Si no se aplican ni a) ni b), el operador se expone a un riesgo que escapa totalmente a su control, lo que puede conducir a la insostenibilidad económica de las operaciones.</p>