

¿En calidad de qué o en representación de quién participa en esta consulta pública?	Administraciones Públicas
Nombre completo (del particular o de la institución representada)	ADIF
¿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)	Siendo necesario, el coste de la explotación es deficitario. La necesidad la debe marcar la administración competente en transporte, normalmente basada en informes de rentabilidad socioeconómica, eficiencia global y sostenibilidad, siendo recomendable estudios de mercado con prognosis de viajeros. El coste de explotación debe incluir los costes de canon al AI y un beneficio razonable (el estándar para la configuración de precios usados por la administración). Debe tenerse en cuenta la capacidad de infraestructura disponible y una planificación previa del servicio. Convendría que el contrato implicara la mayor parte de elementos posibles, como cantidad de servicios, franjas horarias, frecuencias y tiempos de viaje orientativos, tipo y cantidad de material rodante, precios de títulos de transporte, instalaciones para mantenimiento del material rodante, procedimientos de seguridad operacional, gestión de las estaciones y servicios adicionales, etc.
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)	Podría ser interesante pero no obligatorio realizar una consulta de interés a las principales empresas ferroviarias, o a las asociaciones de estas para que consulten a sus asociados. Habría que sondear el mercado y solicitar propuestas de gestión a las EEFF interesadas.
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)	Como beneficios, la posible revisión de procesos de producción de las EEFF que redunden en una mejora de la eficiencia del sistema. Implicará también nuevas propuestas de servicio OSP atendiendo a esa eficiencia. El principal reto, es cómo preparar un proceso de licitación transparente, no discriminatorio, que a la vez sea eficiente, no rompa la escala de producción (volviéndolo ineficiente) y que sea seguro para los trabajadores y para la conservación del patrimonio y activos que puedan cederse. En el caso de OSP de AV, con una mayor apertura del mercado, deben revisarse los análisis de equilibrio financiero. En todo caso es muy importante que dicha apertura no dificulte los procesos de planificación y gestión de los tráficos. En un escenario en el que hubiera diferentes empresas que presten servicios diferentes de OSP, habrá que tener claras las prioridades en caso de conflicto. Por ejemplo, un tren de MD OSP tendrá que atravesar un núcleo de cercanías y no siempre serán compatibles. Respecto a la planificación del plan de transporte, dos opciones válidas serían la licitación como servicios fijos (surcos pre-grafados) o la garantía de una frecuencia mínima en hora punta y valle. En ambos casos, debe tenerse en cuenta la presencia de trenes de largo recorrido con unos horarios variables en función de la petición de la EF y que afecta a la malla de OSPs (reduciendo servicios puntualmente o afectando a la frecuencia). Estos problemas se presentarían en el núcleo de cercanías de Madrid (por ejemplo, con LD de Extremadura, Jaén, Almería...), Barcelona y Valencia (futuro AM Corredor mediterráneo), Bilbao (futuro AM), Santander, San Sebastián (futuro AM), Alicante, Murcia (futuro AM), Sevilla, Cádiz, Santiago-Coruña, Oviedo etc.
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)	Parece obvio que puede haber excepciones, siempre que se entiendan justificadas. La existencia de diferentes anchos, particularidades de la explotación o sinergias de operación con otros servicios han de ser tenidos en cuenta. Un posible criterio sería liberalizar servicios de OSP que no interfieran con otros tráficos de LD, Mercancías, etc.
5. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)	

<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>Si lo desea, puede justificar su respuesta anterior (máximo 300 palabras)</p>	<p>Normativa común para las autoridades competentes en OSP, para no generar una atomización de criterios. En nuestro caso además que diferentes criterios no afecten a la capacidad y a la explotación de la red. Como otros criterios, el AI deber ser tenido en cuenta y participar en el diseño del modelo de explotación de la OSP, para no generar situaciones de propuestas de planes poco productivas, o que impliquen saturar determinados puntos o incompatibilizar otros servicios (servicios comerciales, mercancías.). Es vital coordinar calendarios de servicios de Acuerdo Marco y OSP que interactúen entre ellos. Por ejemplo, Madrid-Valladolid</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 máximo de información y en formato editable para facilitar su análisis por licitadores. Datos de viajeros, demanda, ingresos, gastos, información de material rodante (datos desde la adquisición, mantenimiento realizado etc.), inversión, actuaciones pendientes, instalaciones para mantenimiento del material rodante, procedimientos de seguridad operacional, niveles requeridos de puntualidad, requisitos de contratación, información sobre estaciones y servicios adicionales,</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>Todos los indicados. Incidir otra vez en la necesidad de que el plan de explotación cuente con el visto bueno del AI en cuanto a su aplicabilidad. Convendría añadir la duración de los contratos y el modelo, si van a ser o no acuerdos marco y su relación con otros AM ya firmados.</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>El mayor incentivo es la creación de Autoridades de Transporte, y conseguir la integración modal, trabajando en análisis. Las AT representan a las diferentes administraciones en un ámbito geográfico. Haría falta una AT nacional, con dirección propia y consejo de Administración del MITMS, pero en el que tuviesen participación las administraciones con competencia en transporte terrestre</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>Una AT nacional que coordinase las diferentes AT y los servicios inter-ámbitos. Una planificación conjunta de todos los servicios con una priorización clara que tenga en cuenta aspectos socioeconómicos. Que permita priorizar entre servicios muy similares, y que permita la convivencia de todos los servicios comprometidos permitiendo una capacidad residual suficiente como para garantizar servicios adicionales que no cuenten con OSP ni AM. Pero sean de interés general.</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>Una AT y mejor integración digital y de sistemas. Permitir alianzas que apoyen las sinergias que se tienen hoy y las fomenten de forma que con el menor número de recursos se cubran la mayor cantidad de necesidades de transporte. Mejoraría considerablemente la eficiencia.</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>	