

¿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>Las condiciones deben centrarse en garantizar la movilidad de la población en casos donde el mercado no puede ofrecer un servicio de transporte sostenible, asegurando siempre una adecuada cohesión social y territorial. Por ello, es imprescindible la subsidiariedad del servicio ya que, en estos casos, los ingresos no suelen enjugar la totalidad de los costes. El modelo que se debe llevar a cabo es un modelo de concesión de cortos recorridos y de actor único. En base a esto, los criterios clave a tener en cuenta son, entre otros, los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Volumen de demanda previsible: se deben priorizar aquellas rutas donde exista una necesidad social demostrada. - Criticidad del modo de transporte: debido a que determinadas zonas rurales o aisladas pueden necesitar de un modo de transporte para asegurar la movilidad. - Eficiencia modal: dependiendo de la frecuencia establecida o necesaria y de la sostenibilidad económica, debe evaluarse el modo de transporte que garantiza una mejor solución. <p>En el caso del ferrocarril, además, debería fomentar el cambio modal, atrayendo usuarios desde transportes menos sostenibles contribuyendo, así, a la reducción de costes externos.</p> <p>Para verificar estas condiciones, en relación al artículo 59.1 de la Ley del Sector Ferroviario, se pueden realizar análisis rigurosos de demanda, estudios de viabilidad económica y evaluaciones de impacto ambiental y social. Estos deben adaptarse a las particularidades de cada corredor, estableciendo condiciones específicas como la densidad de la oferta, títulos de transporte polivalente, eliminación de barreras de acceso y mejora de la accesibilidad para todos los usuarios.</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>En condiciones que favorezcan que existan iniciativas que mejoren y desarrollen el servicio en las condiciones óptimas de calidad del servicio. Para ello es vital la transparencia. Se debe facilitar toda la información necesaria para que los interesados puedan participar en las mismas condiciones de competencia.</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>El Reglamento 1370/2007 presenta la necesidad de incorporar la competencia a los servicios de OSP. En esa línea, se presentan beneficios y retos que, entre otros, son los siguientes.</p> <ul style="list-style-type: none"> •Beneficios: la introducción de la competencia impulsa la mejor calidad y la eficiencia de los servicios públicos, asegurando que el cliente final reciba un servicio más ajustado a sus necesidades y al mejor precio posible. De esta forma se fomenta que los gestores de las OSPs se esfuercen por mantener altos estándares de calidad, siempre y cuando una gestión deficiente pueda derivar en la pérdida del contrato o de parte de las subvenciones. Con esta dinámica se promueve una mayor optimización de recursos y un servicio más competitivo y orientado al usuario. •Retos: para poder llevar a cabo la salida a la competencia de las OSP se requiere de procedimientos robustos que permitan identificar nuevos actores y garantizar su capacidad para asumir el contrato. Uno de los desafíos clave en la definición de este procedimiento es crear las condiciones para que se cree la competencia, evitando los riesgos que puedan venir originados en la transferencia desde el operador incumbente. Por ello, resulta fundamental, que el traspaso de contratos se lleve a cabo de forma transparente y auditada asegurando una transferencia de datos e infraestructura adecuada entre el operador saliente y el entrante. <p>El modelo concesional debe ser eficaz para conseguir las mejores condiciones en calidad y eficiencia.</p> <p>Diferencias entre modalidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> •Cercanías y Media Distancia Convencional: deben seguir las condiciones expuestas con anterioridad. •Servicios OSP de AV: pueden introducir una distorsión importante en el sector ya que no queda bien identificado si cumplen con los criterios exigidos para ser servicios de OSPs. Además, no se deben empaquetar asientos de AV como OSPs debido a la distorsión que provoca en el mercado.
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>En ninguna circunstancia. Además, el medio propio puede llevar a una gestión no del todo transparente.</p>
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"> - 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>Acceso a información relevante del mercado.; Diseño de los pliegos y criterios de adjudicación.; Gestión del material rodante y gestión de las estaciones.</p>
<p>Si lo desea, puede justificar su respuesta anterior (máximo 300 palabras)</p>	<p>La garantía de concurrencia en igualdad de condiciones en el proceso de licitación de los servicios ferroviarios sujetos a OSP depende, en gran medida, de los siguientes elementos clave:</p> <ul style="list-style-type: none"> - El diseño de los pliegos y criterios de adjudicación: estos deben establecerse con claridad, asegurando tiempos adecuados y condiciones bien definidas para que todos los interesados puedan participar en igualdad de condiciones. La precisión en los pliegos, tanto en los requisitos técnicos como en los económicos es esencial. - Además, se deben abordar las condiciones de subrogación asociadas al proyecto licitado (recursos, tanto materiales como humanos, contratos y obligaciones con terceras partes, etc.) - Por otro lado, el acceso a la información relevante del mercado y, que se encuentre verificada, es crucial para que los interesados puedan evaluar correctamente el proyecto y sus necesidades. Esto incluye, entre otros, detalles técnicos sobre el servicio a licitar, recursos disponibles, infraestructuras, demanda estimada y cualquier otro aspecto que permita una planificación adecuada. - Además, la información debe ser completa, accesible y entregada en tiempo suficiente para que los interesados puedan preparar ofertas competitivas y realistas. - Es importante definir el modelo de gestión del material rodante. Si se opta por la subrogación, deben detallarse todos los costes asociados. Alternativamente, puede plantearse un modelo de leasing operativo del material rodante gestionado por la administración, asegurando claridad y sostenibilidad en su utilización - Gestión de las estaciones: manteniendo la filosofía de la gestión integral de las estaciones y la operación ferroviaria, se debe aclarar toda la lógica contractual en relación a esta gestión. <p>Por último, es esencial que las buenas prácticas incluyan mecanismos de supervisión y auditoría durante el proceso de licitación, garantizando que se respete la equidad y que no existan ventajas indebidas para ningún participante.</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>Para garantizar que los licitadores puedan formular ofertas competitivas en igualdad de condiciones, es esencial que se proporcione información completa, detallada y relevante sobre el proyecto. Aunque ya se comentó en la respuesta anterior, se desglosan los elementos que consideramos más importantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Costes asociados a la subrogación: es fundamental detallar todas las características de los costes relacionados con el personal, la estructura, los recursos materiales y cualquier otro aspecto que los licitadores deban asumir para gestionar el servicio. En los casos en los que existan contratos y/o acuerdos con terceros, es necesario que estos actores aporten información detallada sobre el estado de los acuerdos y las obligaciones asociadas (por ejemplo, gestión de estaciones de viajeros). - Información de mantenimiento: se deben incluir los datos específicos sobre el mantenimiento del material rodante, así como las cuantías a las que pueden ascender los aprovisionamientos económicos asociados al mantenimiento pesado del material rodante. - Tiempo: toda la información debe estar disponible con suficiente antelación para que los participantes puedan analizar el negocio en profundidad, considerando factores como la estacionalidad y las fluctuaciones en la demanda. - Datos sobre otros modos de transporte: se debe contar con estudios de demanda que incluyan información sobre viajeros de otros modos de transporte, sobre la demanda adyacente o circundante, además de sobre la demanda inducida hacia el ferrocarril, permitiendo una evaluación integral del mercado. - Subrogación de contratos/acuerdos con terceras partes: en los casos en los que existan contratos con terceros, es necesario que estos actores aporten información detallada sobre el estado de los acuerdos y las obligaciones asociadas, incluyendo condiciones de servicio como, por ejemplo, en las estaciones. <p>En resumen, se debería definir un modelo integral que contemple todos los aspectos mencionados, facilitando, de esta manera, que se puedan presentar ofertas ajustadas y competitivas.</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.</p>
<p>Si lo desea, puede justificar su respuesta anterior (máximo 300 palabras)</p>	<p>Además de todo lo incluido en las respuestas a las preguntas 6 y 7, se deben definir mercados de movilidad coherentes que permitan crear redes de movilidad aprovechando sinergias de los recursos necesarios para la explotación.</p>

<p>9. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)</p>	<p>Un proyecto para la gestión de servicios ferroviarios sujetos a OSP pasa porque la duración del mismo sea de un mínimo de 10 años.</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 transporte público es una cuestión multimodal que debe tener en cuenta volúmenes, distancias, prestaciones, etc. y debe ser gestionado según un sistema de planificación único y bajo una autoridad única.</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 gestionar conflictos entre servicios OSP y comerciales, el marco regulatorio debería incluir un modelo de arbitraje independiente liderado por la comisión reguladora. Este modelo garantizaría imparcialidad, resolución ágil y la conciliación de intereses evitando distorsiones en la competencia del mercado de transporte terrestre.</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>Es fundamental desarrollar título de transporte intermodales que permitan la integración de distintos operadores y medios de transporte de forma racional y eficiente. Esto facilitaría la movilidad del usuario, simplificando la experiencia de viaje, reduciendo barreras operativas y promoviendo una mayor coordinación entre servicios ferroviarios y otros modos de transporte.</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>	<p>Como resumen, para indicar las ideas claves que se pretenden trasladar se incluye lo siguiente: Desde nuestro punto de vista, la licitación de OSPs en el sector ferroviario debe basarse en principios que garanticen la movilidad de la población en aquellas áreas donde el mercado no puede ofrecer servicios sostenibles por sí mismos, priorizando la cohesión social y territorial. La subsidiariedad es clave, asegurando que las OSPs se concentren en rutas con necesidades sociales demostradas y fomentando el cambio modal hacia el ferrocarril para reducir costes externos y mejorar la sostenibilidad. Para lograrlo, es fundamental realizar análisis previos exhaustivos que incluyan estudios de demanda, viabilidad económica y evaluaciones de impacto social y ambiental, adaptados a las particularidades de cada corredor. Además, la transparencia debe estar garantizada en todo momento mediante la publicación de información clave, como datos de demanda, infraestructuras disponibles, horarios y aspectos relacionados con la subrogación de recursos humanos y materiales y otras obligaciones contractuales. El diseño del proceso de licitación requiere pliegos claros que definan con precisión los requisitos técnicos y económicos, estableciendo condiciones bien delimitadas para que todos los interesados participen en igualdad de condiciones. Un periodo mínimo de 10 años para los contratos proporciona estabilidad operativa y financiera, mientras que auditorías independientes aseguran la equidad y minimizan las posibles distorsiones provocadas por los operadores incumbentes. Si bien la competencia en los servicios OSP puede aumentar la calidad y eficiencia, también plantea retos significativos, como la necesidad de transferencias contractuales transparentes que faciliten la entrada de nuevos actores cualificados. La integración multimodal debe ser otro eje fundamental, promoviendo sinergias entre diferentes modos de transporte mediante el uso de títulos de transporte intermodales y garantizando coherencia geográfica en los contratos. La coordinación entre administraciones podría fortalecerse mediante la creación de una autoridad única que integre redes de transporte público terrestre, facilitando la experiencia del usuario. Finalmente, el diseño contractual debe contemplar un reparto equilibrado de riesgos entre las partes y asegurar el acceso a recursos esenciales como personal, talleres e infraestructuras clave, promoviendo una gestión eficiente y sostenible. Con estas bases, la licitación de OSPs puede asegurar un servicio competitivo, equitativo y alineado con los objetivos de sostenibilidad y cohesión social.</p>