

¿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>Los estados miembros, de acuerdo con la jurisprudencia de la UE, disponen de un alto margen de discrecionalidad a la hora de definir los SIEG.</p> <p>En todo caso, tal y como establece el R 1370, las autoridades competentes podrán intervenir en el sector del transporte público de viajeros para garantizar la prestación de servicios de interés general que sean más frecuentes, más seguros, de mayor calidad y más baratos que los que el simple juego del mercado hubiera permitido prestar.</p> <p>La fijación de estos servicios y condiciones de prestación deben establecerse en función de las políticas sociales y de movilidad definidas por cada estado miembro. De acuerdo con nuestra regulación, la declaración de OSP en servicios ferroviarios debe basarse en criterios de eficiencia global y sostenibilidad, así como en la existencia de modos de transporte alternativos y los costes y beneficios derivados de su uso frente al transporte ferroviario.</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>La realización de consultas públicas, generales o específicas a potenciales empresas interesadas, es un mecanismo que da visibilidad sobre el interés real de los stakeholders de la industria.</p> <p>A este respecto, desde el MITMA ya se lanzó una primera consulta en enero de 2021 sobre el interés de las empresas ferroviarias en la participación en estos procesos al objeto de conocer las necesidades del mercado de cara a la liberalización en la prestación de servicios ferroviarios sujetos a OSP.</p> <p>Adicionalmente, se dio traslado, para opinión también, del Proyecto de Orden sobre el régimen de las autorizaciones para prestar servicios ferroviarios de transporte de viajeros sujetos a obligaciones de servicio público.</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>Cada tipología de servicio presenta beneficios y retos específicos.</p> <p>Servicios AVANT. Se desarrollan en líneas que ofrecen la mejor operativa en cuanto a sistemas de seguridad, capacidad y fiabilidad, de toda la RFIG. Se basan en explotaciones homogéneas que sirven distancias intermedias con pocas estaciones, lo cual simplifica la gestión para un nuevo entrante en la industria y facilita la implementación de estrategias de movilidad sostenible conectada con importante retorno en términos de potencial de incremento de demanda en transporte público. Presentan una alta capacidad de crecimiento futuro.</p> <p>Cercanías de ancho convencional. Los servicios se desarrollan en líneas de tráfico mixto, de alta especialización orientada al servicio intensivo. Son explotaciones con identidad común en áreas urbanas de tamaño medio (toda vez que se excluyen los grandes núcleos en áreas metropolitanas). Se trata de explotaciones con volúmenes de usuarios importantes, que se pueden beneficiar de la implantación de tecnologías enfocadas al cliente y nuevas herramientas de gestión y optimización, a través de procesos de digitalización y la gestión coordinada con otros modos de transporte público en el mismo ámbito geográfico.</p> <p>Cercanías de ancho métrico. Discurren por infraestructuras de menor fiabilidad. Salvo casos muy localizados, las cercanías de ancho métrico discurren en ámbitos geográficos de convivencia con las cercanías convencionales.</p> <p>Media distancia de ancho convencional. Se desarrollan en redes de tráfico mixto, de baja saturación y poca especialización fuera de los ámbitos urbanos. Las mejoras potenciales van vinculadas al posicionamiento geográfico en la operación coordinada con otros modos de transporte público que puedan, de manera conjunta, ofrecer soluciones de movilidad con impacto significativo sobre la mejora de la vertebración y cohesión territorial, incrementando la demanda de transporte público.</p> <p>Media distancia de ancho métrico. Para implementar políticas con alcance sobre la movilidad, deben operarse conjuntamente con los servicios de cercanías vinculados a entorno.</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>El R. 1370 establece claramente que la norma general es la de otorgarse la operación de los servicios sujetos a OSP mediante un procedimiento de licitación competitivo.</p> <p>La adjudicación de los contratos de OSP mediante procedimientos de competencia por el mercado derivan en servicios de mejor calidad, más atractivos, innovadores y eficientes.</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>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.; Plazo del contrato y subrogación de personal/material móvil</p>
<p>Si lo desea, puede justificar su respuesta anterior (máximo 300 palabras)</p>	<p>Plazo del contrato. Deben establecerse plazos suficientemente amplios en la adjudicación de los primeros contratos: mínimo 10/15 años. El desarrollo de nuevas políticas comerciales y de marketing con impacto sobre los clientes, así como la implantación de herramientas tecnológicas vinculadas a la optimización en la gestión operativa, requiere de un periodo temporal suficientemente extenso para testar la bondad de sus resultados sobre el mercado objetivo. Subrogación de activos. Para el caso de disponer de recursos subrogables será necesario acometer procesos vinculados a la implantación de culturas diferentes en relación con el personal, que requieren de largos periodos de tiempo para generar las mejoras esperables y, en relación con la operación y el mantenimiento del material móvil de plazos también elevados para generar mejoras en la explotación consecuencia de la implantación de procesos operacionales distintos. En caso de tener que afrontar inversiones específicas vinculadas a los contratos, los largos periodos de amortización vinculados a las mismas justifican plazos también suficientemente largos. En todos los escenarios, la entrada de nuevos operadores en el mercado ferroviario requiere del desarrollo de vínculos con los diferentes stakeholders en la industria para generar eficiencia en el sistema y trasladar las mejoras al cliente final.</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>Capacidad de infraestructura disponible durante todo el periodo del contrato así como los cánones de aplicación. Mecanismo de ajuste/modificación de los contratos ante incidencias ajenas al operador; en especial, sobre la disponibilidad de la infraestructura. Información detallada sobre los potenciales recursos subrogables: personal en su caso y/o material móvil. Demanda con el mayor grado de detalle posible: viajeros subidos/bajados a nivel OD e información diaria.</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.); 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>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>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>Existen en la actualidad mecanismos de cuantificación de impacto económico y, en su caso, establecimiento de medidas asociadas. Desde el punto de vista de regulación, es crítico que los futuros contratos de OSP incluyan cláusulas específicas de reequilibrio frente a los potenciales impactos sobre la demanda en servicios OSP derivados de la prestación de servicios comerciales coincidentes.</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>Como elemento de mejora fundamental está la implantación de billetes únicos de transporte con alcance multimodal con tarifas únicas/fijas que pueden venir discriminadas por colectivos en función de las políticas sociales y de movilidad definidas.</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>Claves fundamentales de la liberalización de los servicios OSP ferroviarios.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Debe cumplirse con lo establecido en el contrato entre la AGE y Renfe donde se establece que, para el 1/01/2026 un volumen de servicios OSP del 3% debería estar en ejecución por un operador distinto del incumbente - Renfe. Para ello, hay que definir alcances y procedimiento de licitación con la máxima urgencia 2. Debe establecerse un calendario cierto y de obligado cumplimiento para la adjudicación del resto de servicios sujetos a OSP. En función de los requerimientos, especialmente de material móvil, debe disponerse del mismo con una antelación suficiente que permita una concurrencia y competencia adecuada 3. La competencia por el mercado es la única competencia posible para estos servicios; otorgando, con carácter general, derechos exclusivos. 4. Los procesos de liberalización generan mejoras de calidad, mayor oferta/diferenciación, innovación y mejoras de eficiencia 5. La duración de los contratos, al menos en una fase inicial, debería situarse en un mínimo de 10 años, para permitir crear nuevas dinámicas de mercado y desarrollarse a los nuevos entrantes 6. Los plazos de amortización del material móvil superan cualquier escenario racional de duración de los contratos. Por tanto, deben establecerse mecanismos/fórmulas que permitan conciliar estas situaciones. De igual forma, es extensible a las necesidades de acceso al mantenimiento 7. La asunción de riesgos / mecanismos de mitigación son fundamentales en este mercado y tienen que estar perfectamente definidos en los pliegos/contratos 8. Debe existir una autoridad de resolución de conflictos independiente que garantice el acceso y la operativa transparente en condiciones de igualdad 9. Debe existir visibilidad a largo plazo sobre elementos críticos de la estructura de costes; pe. los cánones 10. Deben establecerse mecanismos de ajuste/modificación de condiciones contractuales frente a situaciones ajenas al control del operador