

¿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)	SNCF VOYAGEURS
¿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)	<p>Fruto de nuestro conocimiento y experiencia en la contratación pública sujeta a OSP, consideramos que los requisitos para que un servicio ferroviario esté sujeto al Reglamento OSP son:</p> <p>La accesibilidad del servicio debe estar garantizada a todos los usuarios;</p> <p>El servicio debe ser suficientemente frecuente (al menos una frecuencia horaria durante los períodos de mayor afluencia) y visual (por ejemplo salida de cada estación de manera sistemática a h:mm fijos), al tiempo que ofrece un servicio universal (accesible a toda la población, incluidas zonas geográficas menos pobladas con el fin de revitalizar dichos territorios);</p> <p>La calidad del servicio óptima con el fin de permitir un viaje que responda a las necesidades cotidianas de los viajeros en términos de seguridad, puntualidad, comodidad, información y servicio a bordo y en las estaciones.</p> <p>La continuidad del servicio debe dar lugar a un servicio tanto en los períodos punta como en los períodos valle (mediodia, fin de semana), con una amplitud suficiente al principio o al final del día con planes de contingencias para cubrir distintas eventualidades</p> <p>La continuidad de la oferta de transporte entre contratos a través de un dispositivo que garantice el período de transición.</p> <p>La fijación de precios debe ser el resultado de una política de la autoridad competente con una visión global de su alcance. Esta política de precios debe hacer que el servicio sea asequible, con un equilibrio entre los ingresos y las compensaciones públicas.</p> <p>Los requisitos del artículo 59.1 de la Ley del Sector Ferroviario son similares a los del Reglamento OSP. Su verificación puede realizarse mediante auditorías, encuestas de satisfacción de los usuarios o mediante consultas públicas dentro del territorio y deben permitir de incluir en los servicios OSP los servicios no rentables.</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>Condiciones:</p> <p>Una etapa de consulta pública de interés para identificar los actores interesados y permitir recoger las opiniones de estos operadores para construir las especificaciones;</p> <p>Una fase de identificación de oportunidades con los operadores interesados a través de la presentación de las modalidades en las que se puede plantear licitación con el objetivo de obtener la valoración de los candidatos declarados</p> <p>Coordinación entre las diferentes autoridades de transporte por cada área geográfica con el objetivo de laminar en el tiempo las licitaciones y asegurar que los actores interesados pueden participar a cada una de ellas evitando varias licitaciones que concurren al mismo tiempo.</p> <p>Contexto perfectamente definido de antemano:</p> <p>Un marco legislativo que especifique las normas y garantice la transparencia y trato no discriminatorio entre los operadores ferroviarios;</p> <p>Un contrato que permite una repartición transparente y equilibrada de los riesgos y oportunidades entre las partes y, el reparto de la rentabilidad;</p> <p>Las condiciones de indemnización para los candidatos no seleccionados (&gt;1 ME si oferta final);</p> <p>Un procedimiento que establezca el calendario de licitación y que detalle de manera transparente los criterios de puntuación (para comparar las ofertas de manera justa);</p> <p>La identificación de barreras de entrada y los planes previstos :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- El acceso o suministro de material rodante (plazos, costes y condiciones de calidad) y la información necesaria para su explotación (plan de mantenimiento, cadena de suministro...)</li> <li>- El acceso transparente y no discriminatorio a las instalaciones de mantenimiento (capacidad disponible, tarifas y eventuales condiciones de coactividad - cf reglamentación en Europa)</li> <li>- Las condiciones de transferencia de personal operativo y de mantenimiento</li> <li>- Cobertura de los costes de movilización y lanzamiento de las operaciones;</li> <li>- La puesta a disposición de los datos históricos de tráfico en el perímetro establecido en la oferta de movilidad licitada</li> </ul>
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>Los principales beneficios:</p> <p>Una mejora en la calidad del servicio, cuya satisfacción se puede alcanzar si el candidato retenido obtiene acceso a las condiciones identificadas previamente</p> <p>Las autoridades competentes pueden amortizar sus inversiones a lo largo de la vigencia del contrato (para mejorar el confort de los pasajeros, los servicios o para modernizar o ecologizar su flota de material rodante.);</p> <p>Optimización de los costes de explotación para la autoridad competente que puede optar por reducir sus precios y/o mantenerlos mientras desarrolla la oferta de transporte.</p> <p>Adaptar ágilmente la oferta de movilidad a las necesidades de cada mercado y desarrollar el cambio modal hacia una movilidad más sostenible e integrada para cada zona geográfica.</p> <p>Los principales retos:</p> <p>Complejidad administrativa con la necesidad de instalar un marco legislativo de antemano;</p> <p>Es necesaria la coordinación entre la CNMC y las autoridades competentes, para fijar el calendario de consulta y de licitación y permitir que los operadores respondan e integran su experiencia;</p> <p>La definición del perímetro, de manera que los lotes se dimensionen de manera coherente de acuerdo con:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La madurez de cada mercado</li> <li>- El posicionamiento de las instalaciones de mantenimiento</li> <li>- El volumen de tráfico train km</li> <li>- La flota de material rodante y las instalaciones de mantenimiento</li> <li>- Las características de la demanda de cada mercado (volumen, frecuencia...)</li> <li>- Los objetivos y posibilidad de intermodalidad.</li> </ul> <p>El lanzamiento con éxito de las primeras licitaciones de OSP a través de la elección de lotes adecuados (tamaños pequeños, menor complejidad, etc.).</p> <p>La gestión con éxito de la transferencia del personal. Sería necesaria una ley que prevea el traslado y las condiciones del personal, ya que la legislación vigente en los Juzgados de Trabajo podría bloquear los traslados, aunque se faciliten o se aseguren en los documentos de licitación.</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>La autoridad reguladora del transporte debe emitir su opinión sobre las solicitudes de adjudicación directa y en última instancia validar las condiciones que justifiquen una atribución directa. Se puede solicitar una adjudicación directa para:</p> <p>La gestión interna de un servicio de explotación ejercida directamente por la autoridad competente;</p> <p>En circunstancias excepcionales, por ejemplo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Para laminar el calendario de licitaciones, cuando se estén llevando a cabo varios procedimientos de licitación competitiva que puedan afectar el número y la calidad de las ofertas;</li> <li>- Si es necesario modificar el ámbito de aplicación de un contrato de servicio público para optimizar la prestación de servicios públicos (nueva definición del ámbito geográfico o del tamaño de los lotes del contrato, por ejemplo, si una autoridad competente tiene 2 contratos de servicio público de diferente duración y desea alinear estos dos contratos en las mismas fechas);</li> <li>- Para probar un nuevo servicio antes de su licitación, siempre que garantice el acceso transparente y no discriminatorio en la licitación posterior.</li> </ul> <p>En estos casos, la duración de esta excepción deberá ser proporcional a la circunstancia excepcional de que se trate.</p> <p>En el caso de contratos en los que el valor del contrato o la distancia del servicio en cuestión sea muy baja</p> <p>En el contexto de características estructurales o geográficas, por ejemplo en el caso de que una adjudicación directa demuestre de manera evidente y documentada que la mejor opción desde el punto de vista de calidad de servicio y de rentabilidad.</p> <p>En el marco de un contrato que se refiera únicamente a los servicios de transporte ferroviario de viajeros prestados por una empresa ferroviaria que sea también el administrador de infraestructuras;</p> <p>En caso de emergencia, vinculada a una interrupción de los servicios, con el objetivo de garantizar la continuidad del servicio público.</p>
5. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)	<p>Es necesario prever y regular la apertura del mercado sujeto a la OSP a la competencia. El principal requisito previo es establecer un marco legislativo que especifique:</p> <p>El marco general de apertura a la competencia;</p> <p>Las disposiciones legales relativas a las condiciones de transferencia de personal entre el operador cedente y el operador adquirente. Se puede integrar el tema de la formación, en particular de los conductores, o la financiación por parte de las autoridades competentes de las fases previas a la operación.</p> <p>La lista exhaustiva de los datos que el operador histórico debe comunicar para que puedan ponerse a disposición de todos los candidatos en una licitación;</p> <p>Las normas relativas a los peajes, los puntos fronterizos entre cada operador, la comparación de estaciones, o las misiones comunes a todos como la distribución.</p> <p>El objetivo del legislador y de las autoridades competentes debe ser garantizar que no haya ventajas para el operador histórico y que los procedimientos sean justos. Como tal, la licitación debe incluir el suministro de material rodante (o una subvención para una adquisición) y el acceso transparente y no discriminatorio a las instalaciones de mantenimiento, para evitar cualquier obstáculo a la apertura a la competencia.</p> <p>Es necesario crear interés en los agentes del mercado para garantizar que un número suficiente de candidatos responda a las licitaciones de las autoridades competentes. Esto se traduce en un procedimiento transparente, no discriminatorio y justo, con un contrato de servicio público que comparta los riesgos y oportunidades entre el operador ferroviario y la autoridad competente. La rentabilidad del contrato es un elemento importante sin el cual no puede existir una calidad de servicio sostenible.</p> <p>El coste de una respuesta a una licitación tradicional para un operador ferroviario es de unos 3 millones de euros, en función del tamaño de la oferta de movilidad de la licitación. Con el fin de esperar tener alrededor de 3/4 candidatos pertinentes a través de licitaciones, es conveniente que la autoridad competente prevea una indemnización de al menos 1 millón de euros para los candidatos que pasen a la oferta final y no sean seleccionados.</p> <p>La apertura del mercado ferroviario sujeto a la OSP requiere un aumento de las competencias de todas las partes interesadas. Es necesario tener éxito en las primeras licitaciones, comenzando con lotes sin ninguna complejidad particular (sin circulaciones transfronterizas, interfaces entre lotes, etc).</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 ;  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.</p>
<p>Si lo desea, puede justificar su respuesta anterior (máximo 300 palabras)</p>	<p>Todos estos puntos son relevantes:  En cuanto a las normas comunes aplicables, cuanto más similares sean entre las autoridades competentes con un marco legislativo que regule el contrato objeto del servicio OSP, más interés creará en el mercado. Sin embargo, las autoridades competentes tienen un margen de maniobra : duración, adjudicación, servicios deseados, etc.  Es necesario contar con un regulador nacional, la CNMC, que arbitre y desempeñe el papel de arbitraje y regulación;  La coordinación entre las autoridades competentes y la publicación de calendarios indicativos para cada una de las licitaciones previstas dan visibilidad a los operadores ferroviarios y les permiten organizarse. Lo importante es mantener estos calendarios (que deben ser realistas) en la medida de lo posible.  Para abrir la competencia de manera equitativa, es importante que el operador histórico comparta sus datos. Una ley debe definir qué datos deben ser compartidos (datos de tráfico, de tarifas, de puntualidad, de costes, de riesgos de activos, datos de hardware, datos de RH, etc.);  Las ventajas del operador incumbente deben eliminarse en la medida de lo posible. El pliego de condiciones permite garantizar esta equidad entre los candidatos (por ejemplo, la provisión de material rodante permite la entrada de nuevos operadores sin frenos). Las especificaciones deben ser precisas y prescriptivas, para que las ofertas se comparen de manera justa. La nota técnica debe tener suficiente peso en la evaluación de la oferta;  Se debe prestar especial atención a la contratación y capacitación de conductores, la provisión de talleres de mantenimiento indicando las eventualidades modalidades de coactividad, los elementos de las especificaciones de la cadena de suministro, así como la financiación de la movilización (16 a 20 meses anteriores al inicio de la operación) para que el licitador pueda hacer todo lo posible para tener un buen comienzo.</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>Los datos necesarios son:  La actividad de pasajeros del operador histórico :  - datos de pasajeros de los últimos 3 años + previsiones  - Oferta de transporte teórica y real,  - Composición del material rodante,  - Número de pasajeros (por estación y origen/destino),  - Oferta por carretera en competencia con los servicios OSP (con o sin peaje de autopista),  - Indicadores de desempeño operacional y resultados (tasa de cumplimiento de las circulaciones, cancelación, puntualidad a la llegada y a la salida, eventos de seguridad ferroviaria...),  - Causas detalladas del incumplimiento,  - Satisfacción del cliente,  - Informes de encuestas a clientes, reclamaciones en número y calidad,  - Cifras relativas al fraude, medidas antifraude (dimensionamiento de los equipos en estaciones y a bordo, eventos de seguridad)  - Mantenimiento del material rodante (historial y plan de mantenimiento actual, herramientas necesarias, lista de piezas de repuesto y de proveedores y precios aplicados, características -consumo, planes de construcción actualizados, equipos...), fiabilidad, descripciones de los centros de mantenimiento,  - Volumen por origen/destino de las ventas, lista de puntos de venta, horarios, cuentas de resultados, activos fijos, organización de los recursos humanos, nómina detallada, pirámide de edad, antigüedad, competencias, absentismo, autorizaciones específicas...  Estaciones, instalaciones de mantenimiento y otros bienes inmuebles:  - Datos de la estación (equipos, obras previstas, obsolescencia, costes de mantenimiento, de gestión y de aterrizaje de la estación...)  Disponibilidad de la red y los peajes:  Volumen y costes de peajes, validación de la oferta de transporte por parte del GI, compatibilidad de la oferta con las ofertas de transporte de otros operadores ferroviarios, características de los puntos límite entre operadores, estudios sobre pasos a nivel en caso de desarrollo de la oferta, características de las líneas, horarios, longitud y altura de los andenes, obras realizadas/previstas, listado de sistemas informáticos y de comunicación puestos a disposición.</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>Los criterios principales son:  La atraktividad del mercado para los operadores ferroviarios. Esto se refleja, entre otras cosas, en la coherencia geográfica del lote, el tamaño del mercado y los medios disponibles para evitar cualquier barrera de entrada. El diseño de los contratos y la distribución de riesgos es un punto importante en el atractivo. El contrato debe permitir la rentabilidad del operador ferroviario (por ejemplo, lista de causas exculpatorias, responsable solo según sus palancas de acción, cláusulas de revisión, remuneración de trains.km con una parte fija, al menos correspondiente a los cargos inevitables, penalizaciones limitadas, etc.);  Respeto al principio de equidad entre los candidatos. El operador incumbente no debe beneficiarse de ninguna ventaja;  Facilitar la entrada de nuevos competidores reduciendo las barreras de entrada. Aunque la adquisición de equipos es posible gracias a las compensaciones de la autoridad competente, el suministro de material rodante es una solución que evita las dificultades técnicas y financieras de la adquisición y homologación de trenes. Otro obstáculo para la entrada es que la fase de movilización, generalmente entre 16 y 20 meses antes del inicio de la operación, es costosa mientras que aún no hay ingresos pagados por la autoridad competente. La financiación de esta fase de movilización por parte de la autoridad competente aumentaría el interés del mercado.  Otra propuesta podría ser la obtención de una licencia EF. Dada la duración del proceso de licitación, no es necesario exigir la licencia en la fase de solicitud. Una demostración de las habilidades y medios que se implementarán debería ser suficiente para postularse. La obtención de una licencia EF se puede realizar durante la fase previa a la operación.</p>

<p>9. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)</p>	<p>La creación de Empresas Públicas Locales propiedad de la autoridad competente, pero también en parte de las administraciones locales, es una forma de integrarlas y promover la coordinación. A falta de tal estructura, la autoridad competente encargada del diseño y la integración de las distintas redes de transporte público deberá:</p> <p>Compartir su diseño con las distintas partes interesadas. La oferta de transporte ferroviario debe diseñarse en relación con otros modos de movilidad;</p> <p>Presentar sus orientaciones a las asociaciones de usuarios;</p> <p>Ofrecer soluciones integradas, sobre todo porque tiene la posibilidad de gestionar los problemas de distribución por derecho propio.</p> <p>Previo acuerdo con las partes interesadas, la autoridad competente podrá proponer una licitación conjunta entre ferrocarril y carretera. El marco legislativo, a través de una ley de movilidad, debería permitir clarificar el papel de cada administración.</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 una mejor gestión de los conflictos entre los diferentes servicios públicos sujetos a OSP, se pueden estudiar los siguientes puntos:</p> <p>Definir un marco legislativo, con una ley integral, en el que se establezcan las funciones y mandatos de cada uno. Esta ley integral puede reforzarse con leyes específicas relativas al suministro de datos, las transferencias de personal, la gestión de las estaciones y el montante de los peajes que sean vinculantes para todos los operadores, así como la gestión de los puntos fronterizos entre los servicios sujetos a OSP.</p> <p>Se puede reforzar el papel de la autoridad reguladora (CNMC) para garantizar el cumplimiento de este marco legislativo, arbitrar conflictos, actuar por su cuenta y sancionar en caso necesario.</p> <p>La gobernanza activa con las partes interesadas por parte de las autoridades competentes evita conflictos.</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>Dentro de una zona determinada, una autoridad competente debe velar por que la distribución sea común para que la apertura a la competencia sea transparente para los usuarios en términos de distribución.</p> <p>Independientemente del operador, un usuario debe poder comprar un viaje en uno de los canales de distribución. Esto significa que:</p> <p>O bien la autoridad competente convierte la distribución en un lote por derecho propio;</p> <p>O bien la autoridad competente deja la distribución física a estos operadores, pero con la obligación de dar acceso a operadores de distribución externos</p> <p>En cualquier caso, es necesario clarificar la segmentación de los canales e infraestructuras de distribución para identificar en detalle el perímetro de responsabilidad del operador entrante, así como las obligaciones generadas a las otras partes participantes en la distribución.</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>En la definición del ámbito de aplicación del OSP que se va a liberalizar, también debe prestarse especial atención a las sinergias y la competencia entre los servicios de alta velocidad OSP y los servicios de alta velocidad liberalizados.</p> <p>Muy a menudo, los operadores tradicionales adoptan el OSP de alta velocidad como una forma de compensar las posibles pérdidas y riesgos de los servicios liberalizados en su entorno. Esto crea una distorsión si esos servicios son operados por el incumbente. Sin embargo, los servicios de alta velocidad OSP podrían considerarse, de forma transparente, como una forma de crear sinergias y servicios en torno a un servicio de larga distancia liberalizado. A tal efecto, debe definirse previamente las sinergias entre los 2 mercados para evitar la distorsión de la competencia.</p>
<p>13. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)</p>	<p>Entendemos necesario el establecimiento de mecanismos e incentivo que permitan el aumento de la parte modal de la movilidad sostenible por trasvase de movilidad financiada por los bonos de carbono.</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>Entendemos necesario el establecimiento de mecanismos e incentivo que permitan el aumento de la parte modal de la movilidad sostenible por trasvase de movilidad financiada por los bonos de carbono.</p>