

¿En calidad de qué o en representación de quién participa en esta consulta pública?	Sindicato de trabajadoras y trabajadores ferroviarios
Nombre completo (del particular o de la institución representada)	Sindicato del Sector Federal Ferroviario de la Confederación General del Trabajo
¿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>Condiciones para la declaración de servicio OSP: Antes que el interés comercial, se debe anteponer el interés social y el medioambiental, asimismo, teniendo muy en cuenta, interés comercial y, como factores de la calidad, eficiencia global y sostenibilidad: seguridad, rentabilidad social, densidad de población, accesibilidad, condiciones laborales del personal que presta el servicio, interconexión con el resto de la red, intermodalidad; garantía de medios y capacidad necesarios para resolver averías o incidentes derivadas de la explotación del servicio y de servicios equivalentes de interés público, asegurando la calidad del servicio para el viajero.</p> <p>Verificación de condiciones: relación entre viajeros y viajeras con el coste de prestación del servicio y amortización del material e instalaciones necesarios, incluyendo la formación y habilitación del personal; índice de accidentabilidad de los medios de transporte colectivo e individual alternativos; participación en la declaración de asociaciones de usuarios, plataformas, movimientos sociales y ecologistas y sindicatos, relación entre población y territorio afectados; sistemas de accesibilidad física existentes sistemas de accesibilidad económica de los medios de transporte individuales y colectivos alternativos; personal sujeto a convenio colectivo, retribuciones y horas anuales de jornada del personal del transporte colectivo alternativo; número de conexiones ferroviarias de la compañía adjudicataria accesible desde el trayecto del servicio OSP; número de medios de transporte interconectados; existencia de alternativas de transporte público colectivo con emisiones de carbono neutras.</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)	Condiciones de la publicación: existencia de empresas ferroviarias operando en el trayecto del servicio OSP afectado, con personal formado, solvencia económica y plan de negocio y voluntad manifiesta de asumir ese contrato, manteniendo mínimo las frecuencias actuales y las condiciones laborales del personal, manteniendo la titularidad pública y el servicio público.
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)	Retos: garantizar la prestación de un servicio social (accesible y asequible a toda la ciudadanía), seguro, sostenible y de calidad (incluyendo las condiciones laborales de las plantillas afectadas), la interconexión de toda la red ferroviaria y la titularidad pública de todos los servicios, patrimonio de toda la ciudadanía; inclusión de la ciudadanía y de los distintos niveles de la administración en las decisiones sobre el servicio.
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>Circunstancias: inexistencia de empresas ferroviarias con la capacidad operativa para la prestación del servicio; empeoramiento de las conexiones ferroviarias aseguradas para el viajero; falta de garantía de futuro de la concesión para la empresa adjudicataria; falta de personal formado, material e instalaciones; interés comercial reducido; impacto en la calidad, eficiencia global y sostenibilidad ambiental y social; participación de las asociaciones de usuarios, ecologistas y sindicatos en la decisión.</p> <p>Características estructurales y orográficas: interconexión con otras líneas de la red ferroviaria; estructura estatal y solvente de la empresa adjudicataria.</p> <p>Criterios: sostenibilidad ambiental, social; accesibilidad de la ciudadanía a servicios operados en todo el estado; seguridad de la red.</p>
5. Si lo desea, aporte comentarios adicionales sobre las cuestiones tratadas en este bloque de preguntas (máximo 500 palabras)	Las Obligaciones de Servicio Público (OSP) deben ser garantizadas por el Estado y administradas por la operadora pública correspondiente, con la asignación de las subvenciones pertinentes. La experiencia acumulada tras la liberalización del transporte ferroviario de mercancías ha evidenciado que la privatización no tiene como resultado un incremento del tráfico de mercancías, ni una mejora de la rentabilidad económica, ni una mayor eficiencia medioambiental. En este contexto, se establece que la variable fundamental para la optimización del servicio ferroviario radica en su interconexión dentro de una red completamente integrada.

<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>Diseño de los pliegos y criterios de adjudicación.;</p> <p>Pliegos y criterios de adjudicación únicamente de coste neto en el caso de licitación y no de adjudicación directa;</p> <p>responsabilidad social</p>
<p>Si lo desea, puede justificar su respuesta anterior (máximo 300 palabras)</p>	<p>Pliegos y criterios de adjudicación únicamente de coste neto, en el caso de licitación y no de adjudicación directa.</p> <p>Responsabilidad social: Servicio accesible y asequible a la población y garantía de condiciones laborales del personal de la empresa adjudicataria asimilables a los de la actual operadora.</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>Condiciones laborales del personal afectado y que deberán, como mínimo, mantenerse. Obras de mejora de accesibilidad necesarias. Impacto de las incidencias en el resto de la red ferroviaria.</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>Sostenibilidad social;</p> <p>mantenimiento de la infraestructura;</p> <p>seguridad ferroviaria;</p> <p>participación ciudadana;</p> <p>fomento de su utilización;</p> <p>garantía de resolución de averías e incidentes.</p>
<p>Si lo desea, puede justificar su respuesta anterior (máximo 300 palabras)</p>	<p>Garantía de la sostenibilidad social del servicio, garantizando su accesibilidad, su prestación a futuro y las condiciones laborales del personal del sector ferroviario.</p> <p>Criterios para la aportación suficiente al mantenimiento de la infraestructura e instalaciones ferroviarias.</p> <p>Criterios estandarizados de seguridad ferroviaria.</p> <p>Participación de las asociaciones de usuarios, plataformas, movimientos sociales y ecologistas y sindicatos en la toma de decisiones.</p> <p>Medidas para aumentar la utilización del servicio de viajeros y viajeras a corto y medio plazo.</p> <p>Cláusulas de garantía de disposición de medios y capacidad para resolver averías o incidentes derivadas de la explotación del servicio y de servicios equivalentes de interés público, asegurando la calidad del servicio para el viajero.</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>Creación de consorcios de transportes entre todos los niveles de la administración y de las asociaciones de usuarios, locales, ecologistas y sindicatos.</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>El derecho a la movilidad de la ciudadanía, especialmente en las zonas más deprimidas, debe estar por encima de cualquier interés mercantil y la utilización del transporte ferroviario debiera estar subvencionado por fondos público debido al diferencial de los costes externos con respecto a otros tipos de transportes.</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>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>	