
Su información

¿En calidad de qué o en representación de quién participa en esta consulta pública?

Consumidores y usuarios

Justificación del interés del participante

Seleccione el ámbito geográfico de interés (seleccione una o varias opciones) España, Castilla y Leon, Comunidad de Madrid

Trayectos o rutas de especial interés para el particular o institución representada (máximo 4.000 caracteres)

Trayecto Madrid Segovia

Valoración general del sector

En líneas generales, las rutas de autobús interurbano vigentes responden adecuadamente a sus necesidades de transporte

2

Los servicios de autobús interurbano están suficientemente conectados con otros servicios de transporte de viajeros (por ejemplo, ferrocarril, avión, autobús urbano, metro...)

5

En general, los servicios de transporte interurbano en autobús son menos atractivos que los de otros medios de transporte

3

La existencia de varias empresas ofertando sus servicios sobre las mismas líneas mejoraría el atractivo del autobús frente a otros medios de transporte

5

La financiación del transporte en rutas o áreas sin interés comercial para las empresas privadas:

Debería recaer sobre el conjunto de usuarios del transporte interurbano, agrupando las líneas rentables y no rentables de forma que el coste se reparta entre los viajeros

Si lo desea, puede proveer comentarios adicionales a sus respuestas anteriores (máximo 4.000 caracteres)

Se deben encontrar fórmulas adecuadas que permitan subsanar el principal problema del sistema español, la falta de competencia y la falta de una oferta adecuada, la experiencia en Francia ha sido realmente positiva donde los precios varían en función de la demanda y una oferta muy estudiada.

A día de hoy no es posible encontrar servicios de bus directo entre el aeropuerto de Barajas y Segovia donde pienso que podrían existir líneas de negocio rentables aplicando técnicas de pricing y una oferta ajustada a las horas punta.

El modelo de Fomento claramente ha fallado en sus objetivos por lo que considero que juntar líneas rentables con deficitarias solo debe realizarse en aquellas líneas categorizadas como "transporte público", es decir, un transporte de uso diario de trayectos cortos, para el resto de líneas (medio-largo recorrido) la desregulación es clave.

Otras cuestiones

Indique la frecuencia con la que suele utilizar los siguientes modos de transporte para sus viajes interurbanos

- **Vehículo privado:** 1/2 veces/semana
- **Vehículo compartido:** 1/2 veces/trimestre
- **Autobús:** Más de 2 veces/semana
- **Tren:** 1/2 veces/mes
- **Avión:** 1/2 veces/trimestre
- **Ferry/marítimo:** 2 o menos veces/año

¿Con qué empresas suele realizar sus viajes en autobús? (máximo 1.000 caracteres)
AVANZABUS

Valore los siguientes aspectos de sus trayectos en autobús interurbano

- **Tarifa:** Satisfecho
- **Frecuencia de las salidas:** Satisfecho
- **Duración del trayecto y número de paradas:** Satisfecho
- **Calidad, confort y seguridad:** Satisfecho
- **Relación calidad/precio:** Satisfecho
- **Valoración global del servicio:** Muy satisfecho

En su opinión, ¿cómo se verían afectados los siguientes aspectos si hubiera varias empresas ofreciendo sus servicios en la misma ruta?

- **Tarifa:** Mejoraría
- **Frecuencia de las salidas:** Mejoraría
- **Duración del trayecto y número de paradas:** NS/NC
- **Calidad, confort y seguridad:** NS/NC

- **Relación calidad/precio:** Mejoraría
- **Valoración global del servicio:** Mejoraría

Si lo desea, puede proveer comentarios adicionales a sus respuestas anteriores (máximo 4.000 caracteres)

La completa incompetencia del Ministerio de Fomento nos llevó a una situación absolutamente insostenible en la concesión Madrid-Segovia con precios absolutamente hinchados por parte de la anterior concesionaria y una concensión prorrogada durante 10 años.

Es realmente impactante la bajada de precio de la VAC-246 respecto del anterior contrato.

Me gustaría añadir una apreciación como usuario, el hecho de que la gestión de las líneas de bus interurbanas recaiga en el Ministerio de Fomento donde tanto la calidad como la cantidad de sus recursos son absolutamente insuficientes para una correcta gestión de las líneas es ya en sí mismo un argumento para relevar a la administración como "organizador" del transporte interurbano

Envío de la respuesta

Nombre completo del particular o de la institución representada (se publicará junto a la respuesta)

JAVIER AREVALO LECANDA