

Tarifas de autobús y metro

Suben más del doble del IPC

Los ayuntamientos continúan exprimiéndonos. Ahora, con las tarifas del transporte urbano, que suben un 8,1% de media.



La ley reconoce a los vecinos de poblaciones de más 50.000 habitantes el derecho a disfrutar de un transporte urbano colectivo cómodo, seguro y eficiente. Una responsabilidad que recae sobre los ayuntamientos. Lo mismo que la fijación de las tarifas; una potestad muy tentadora en los tiempos que corren, especialmente en aquellos municipios que más se endeudaron.

Subirse al autobús en Albacete es un 79% más caro que hace tres años

Es el caso más sonado, pero no el único. Los usuarios de autobús urbano de Burgos, Guadalajara, Castellón, Ciudad Real, Palma de Mallorca y San Sebastián,

habrán tenido que sufragar subidas superiores al 26% (vea, en la página 14, *El coste de 50 viajes al mes*). Y es que según nuestros cálculos, un usuario que utilice el transporte urbano 50 veces al mes, habrá sufrido un incremento acumulado del precio superior al 14% en los últimos tres años (sobre todo como consecuencia de la última subida del 8,1%). Sin duda, un auténtico varapalo para muchas economías domésticas.

Afortunadamente, también hay excepciones. El ayuntamiento de Ávila, por ejemplo, ha introducido un abono mensual que redonda en una bajada del 6% en el coste para nuestro supuesto. Mientras que los gobiernos municipales de otras siete capitales los han congelado: Cádiz, Huelva, Huesca, Lugo, Santa Cruz



Sólo siete capitales han congelado (o bajado) las tarifas: Ávila, Cádiz, Huelva, Huesca, Lugo, Tenerife, Sevilla y Zamora

tobús



VIAJAMOS POR 53 CIUDADES

Comparamos la tarifa más barata de cada ciudad para alguien que utiliza el autobús o el metro hasta 50 veces al mes. Las 53 urbes seleccionadas son todas las capitales de provincia, además de Vigo, Oviedo, Ceuta y Melilla. Excluimos Pontevedra porque su red de transporte interno no es urbana sino interurbana. Los precios se refieren a febrero y comprenden los distintos títulos de transporte urbano de cada población: billete sencillo, bono, abono o tarjeta prepago.

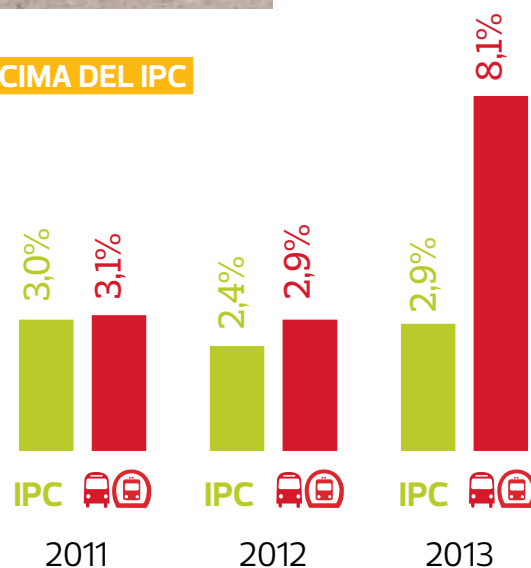
de Tenerife, Sevilla y Zamora. Claro que no todas las ciudades parten con los mismos precios de referencia. Como veremos a continuación, las tarifas se multiplican por dos o incluso por tres según la ciudad.

Los madrileños son los que más pagan por el transporte urbano

Así es, en Madrid, coger el autobús o el metro en el supuesto que hemos analizado (50 viajes al mes) sale por 54,60 euros, como mínimo, lo que cuesta el abono mensual, la tarifa de transporte más barata para este caso. Ahora bien, el poco honroso liderazgo de Madrid entre las ciudades más caras no supone ninguna novedad. Sus bonos y abonos son desde hace tiempo los más onerosos y la subida

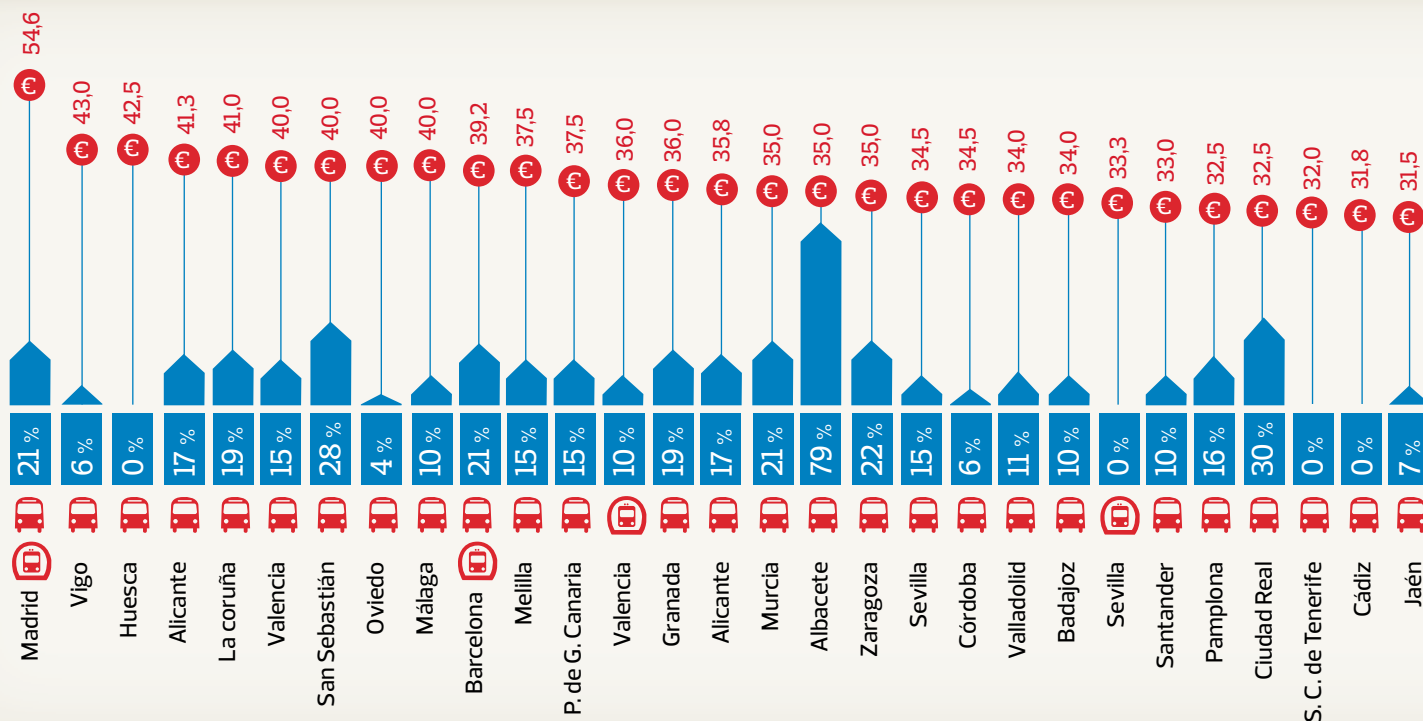
SIEMPRE POR ENCIMA DEL IPC

La mayoría de los ayuntamientos llevan años subiendo las tarifas del transporte urbano por encima del IPC. Pero este último año se han superado: el 8,1% supone un 5,2% más que el acumulado durante 2012.



El coste de 50 viajes al mes

Mostramos el coste de la tarifa más barata para quien coge el autobús o el metro dos veces al día entre semana, para ir a trabajar; y ocasionalmente, para moverse por su ciudad.



TRANSBORDAR SIN VOLVER A PAGAR

Una buena forma de incentivar el uso del transporte público en detrimento del automóvil es permitir al usuario combinar dos líneas de autobuses por el mismo precio.

Por lo general, esta posibilidad viene incluida, gratis, en el bono de varios viajes o la tarjeta de prepago. Aunque en algunas ciudades como Madrid, Sevilla, Valencia o Zamora tiene un ligero coste adicional. Y en otras, como Alicante, Ávila, Cuenca, Granada, León, Logroño y Segovia, sólo se incluye con el billete sencillo. En cualquier caso, también es habitual que exista un límite de tiempo para hacer el transbordo, que empieza a contar desde que se sube al primer autobús. Dura entre 45 y 60 minutos, aunque en León, Logroño y algunas



líneas de San Sebastián se agota a los 30 minutos. Mientras que en varias ciudades catalanas alcanza hasta los 75 minutos; y en Palma de Mallorca, hasta los 90 minutos. Lamentablemente, nueve de las ciudades analizadas no ofrecen la posibilidad de transbordo gratuito. Se trata de Almería, Badajoz, Cáceres, Ceuta, Ciudad Real, Huelva, Huesca, Jaén, Melilla, Oviendo, Palencia y Teruel.

Las tarifas más baratas, en Castilla y León, Logroño y Lugo

del 21% de sus tarifas en los últimos tres años no contribuye en modo alguno a reducir diferencias.

Tras Madrid, encontramos un grupo de ciudades bastante más pequeñas, como Vigo, Huesca, Alicante y La Coruña, donde moverse regularmente en transporte urbano cuesta, en el mejor de los casos, más de 40 euros. Les siguen de cerca otras localidades más populosas como son Valencia, San Sebastián y Málaga, además de Oviedo.

Eso sí, las ciudades más baratas para el supuesto de nuestro estudio son mucho más baratas: en las capitales de Castilla y León, salvo Valladolid, el usuario puede viajar las mismas 50 veces por menos de 24 euros (en Zamora solo cuesta 18 euros). Son poblaciones donde se apuesta por una política de precios comedidos que incentive el uso del autobús en detrimento del coche.

El billete sencillo sale un 60% más caro

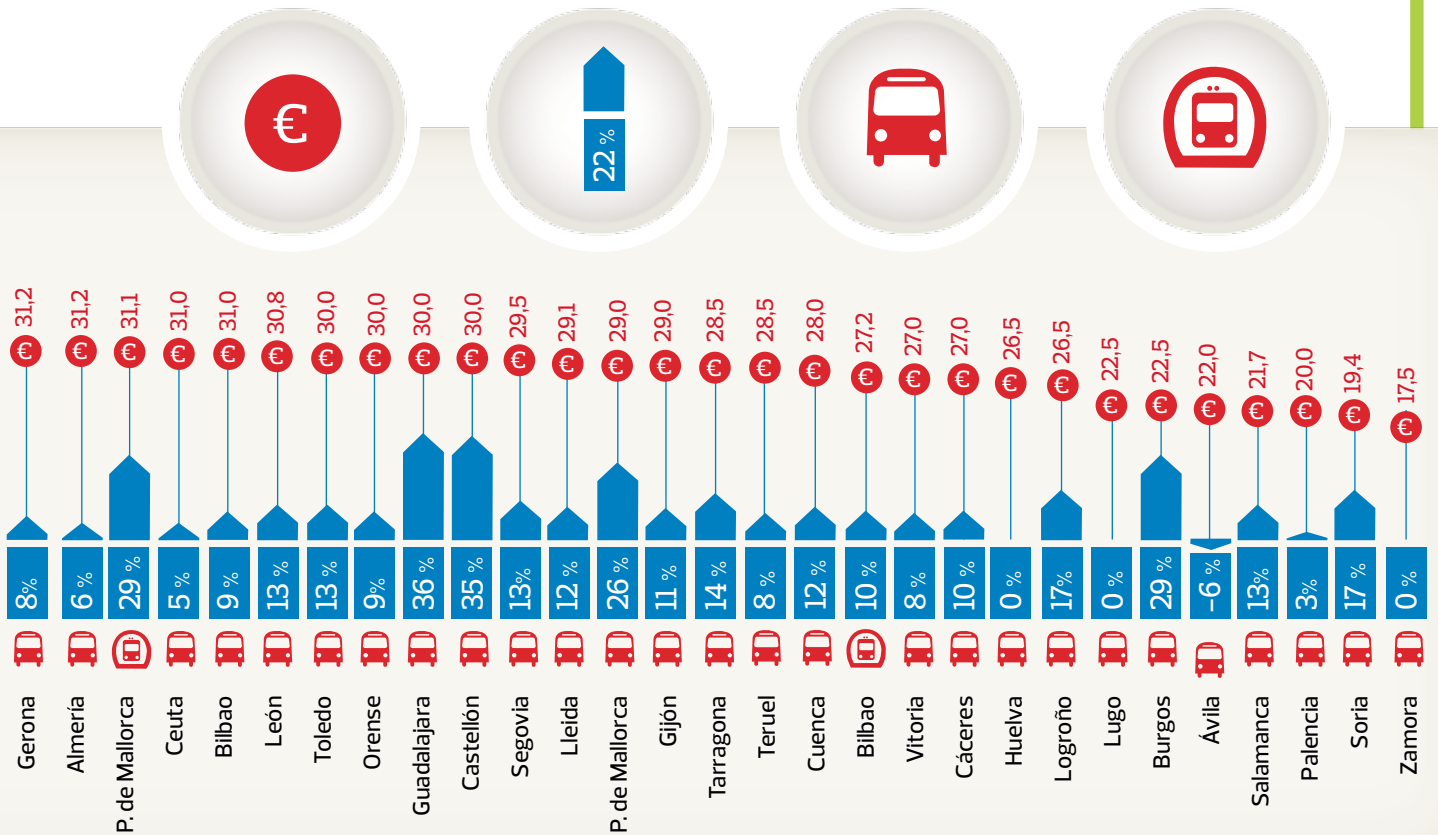
Es el resultado de comparar el coste del billete sencillo (individual) con el de un bono (de 10, 30, 50 viajes...) o con el de

Precio de 50 viajes en 2013

Subida desde 2010

Viajes en autobús

Viajes en metro



una tarjeta prepago, también llamada monedero. De hecho, en ciudades como Barcelona, Burgos y Toledo se duplica el sobrecoste. Mientras que en otras se incrementa de noche: Badajoz, Burgos, Granada, Logroño, San Sebastián, Segovia, Toledo, Valladolid, Vitoria y Zaragoza. Son razones más que suficientes para evitar el billete sencillo, salvo que esté de paso por la ciudad. Además, tanto el bono como la tarjeta prepago suelen ser títulos de transporte que, al no estar personalizados, pueden aprovecharse por los distintos miembros de una misma familia.

Los abonos mensuales, trimestrales, semestrales o anuales son otras opciones interesantes, pero son exclusivas para el titular y no los ofrecen más que la mitad de las ciudades visitadas.

Además, la mayoría de las ciudades contemplan descuentos a jubilados, incapacitados, familias numerosas, jóvenes y estudiantes. Y algunas incluso a los parados (vea el recuadro de la derecha).

Claro que si sólo está de visita, pregunte por los bonos de uno o dos días. Porque

DESCUENTOS A PARADOS

Al menos 14 ayuntamientos ofrecen descuentos a parados y a familias con bajos recursos. Sepa cuáles son.

Los beneficiarios deberán justificar que están en paro. Si bien a veces se exigen condiciones añadidas, como no superar unos determinados ingresos familiares, llevar al menos dos años sin trabajo o pertenecer a un determinado colectivo.

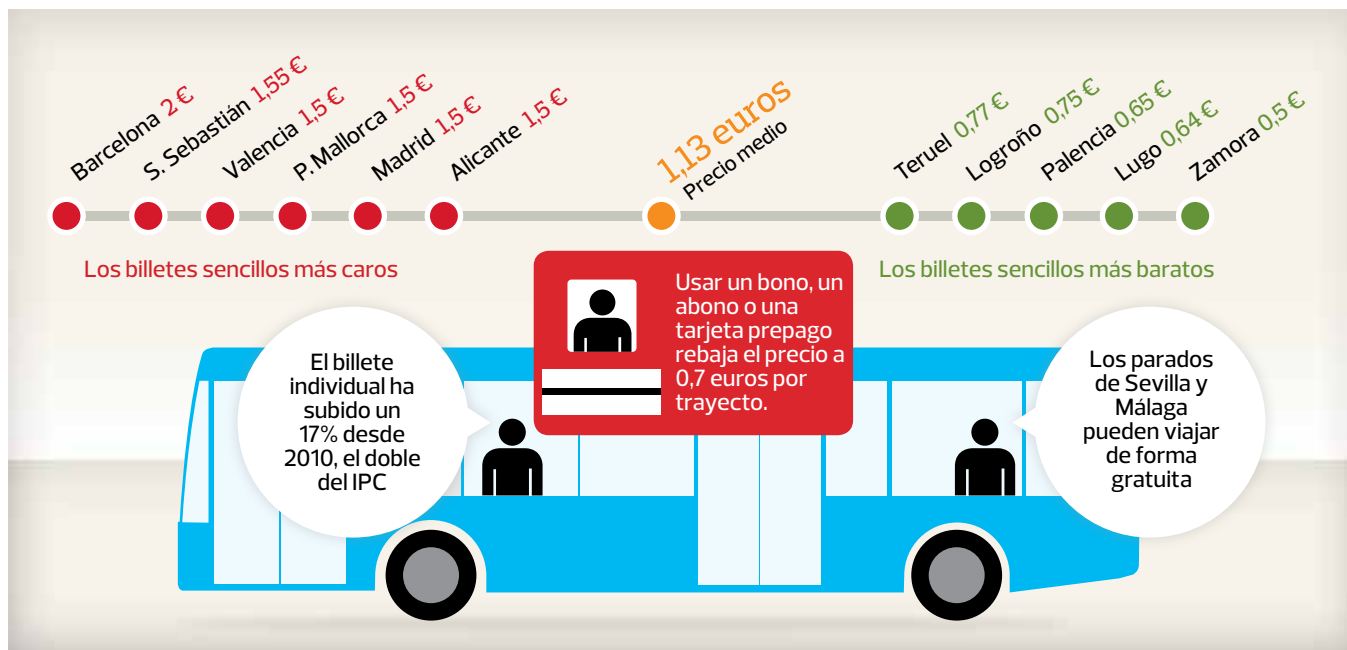
Estos descuentos se aplican sobre bonos, abonos y tarjetas monedero, según la ciudad. A continuación, le indicamos cuánto costaría hacer 50 viajes al mes (el caso de nuestro estudio) haciendo uso de esta ventaja:

- Como mucho 3 euros en Sevilla, Málaga, Zaragoza, Salamanca y Badajoz.
- Entre 9,5 y 13,5 euros en Lérida, Tarragona y Cáceres.
- Entre 15,5 y 19,5 euros en Bilbao, Lugo, Pamplona y La Coruña.
- 33 euros en Vigo.



Billete individual: entre 0,5 y 2 euros

Salvo que esté de paso en la ciudad, el billete sencillo es la opción más cara.



algunas ciudades como Barcelona y Valencia tienen tarifas especiales para turistas.

Y tampoco estamos satisfechos con su servicio

El grado de satisfacción de los usuarios con el transporte urbano deja bastante que desear: hace tres años la nota media apenas superó un 6 sobre 10 (publicamos los resultados detallados en OCU-CM nº 365). Y las ciudades más caras no estaban precisamente entre las mejor valoradas, sino más bien lo contrario, especialmente en el caso de Vigo, Huesca, Alicante y La Coruña. Esta situación no creemos que haya cambiado a mejor en tiempos de recortes.

En lo que se refiere a las ciudades mejor valoradas por su transporte urbano, destacaron Gijón, Logroño y Valladolid, que además son algunas de las ciudades con las tarifas más económicas. Lo que viene a demostrar que es posible apostar por un transporte de calidad sin recargar con tarifas elevadas los bolsillos de los usuarios.

También preguntamos al conjunto de los encuestados por las quejas más comunes. Y la más habitual fue la que se refería a la escasa frecuencia de paso del autobús,

seguida de la falta de puntualidad y del mal diseño de la ruta.

En cualquier caso, el metro siempre fue mejor valorado que el autobús en todas aquellas ciudades donde se contaba con él. Y es que en el transporte el usuario siempre agradece la rapidez, así como una mayor frecuencia de paso.



Alicante, Huesca, Vigo y La Coruña combinan altos precios con un transporte mal valorado

Nos vuelven a exprimir

A plena capacidad, el autobús o el metro consumen cinco veces menos energía que el automóvil (yendo también lleno). Y las emisiones contaminantes son aún mucho menores. Entonces, ¿por qué no apostar por un transporte urbano rápido, de calidad y asequible? Lamentablemente, son pocos los ayuntamientos que velan porque se mantenga un precio asequible, ni siquiera para los más desfavorecidos, como

los parados. Este año las subidas de las tarifas casi triplican el IPC. Una medida política que, sin duda contribuye a reducir la deuda municipal, pero que al mismo tiempo limita y desincentiva el uso del transporte urbano colectivo. Y no nos vale la excusa de que se trata de un medio de transporte deficitario. Primero, porque es un argumento discutible, y segundo, porque ya pagamos una buena cantidad de impuestos.