



# Cumplen con su frecuencia y ofrecen un buen servicio de información

**DESTACAN DE MANERA POSITIVA LOS SUBURBANOS DE SEVILLA Y BILBAO, UNA CALIFICACIÓN QUE TAMBIÉN COMPARTE EL TRANVÍA DE LA CAPITAL VIZCAÍNA**

- El automóvil es un medio cómodo para muchos, rutinario para otros y caro para todos. Un precio que también está obligado a pagar el medio ambiente: los vehículos que transitan por la carretera son los responsables de más de la mitad de las emisiones contaminantes que se vierten a la atmósfera. Claro que para que el ciudadano se conciencie y no use de forma tan frecuente su automóvil la oferta de medios de transporte colectivos debe ser completa, eficaz y medioambientalmente respetuosa. EROSKI CONSUMER ha querido hacer una exhaustiva radiografía de dos de ellos, metro y tranvía, para saber cómo son, cómo funcionan y si cumplen con el servicio que ofrecen.

Para ello, los técnicos de EROSKI CONSUMER se han convertido en usuarios y han visitado un total de 31 líneas de metro y 23 de tranvía, así como 62 estaciones de metro y 46 paradas de tranvía en A Coruña (un servicio principalmente turístico que recorre los monumentos de la ciudad), Alicante, Barcelona, Bilbao, Madrid, Palma de Mallorca, Parla (Madrid), Sevilla, Tenerife, Valencia, Vélez-Málaga y Vitoria. Han comprobado su seguridad, su limpieza, su accesibilidad y la información que proporcionan al usuario. Por último, se ha medido, cronómetro en mano, la frecuencia de 9 servicios por línea (tanto en metro como en tranvía) en tres franjas horarias: en día laborable, de 7 a 9 horas de la mañana y de 18 a 20 horas de la tarde; y en sábado, de 18 a 20 horas de la tarde.

Como conclusiones principales, los técnicos comprobaron que las seis redes de metro analizadas destacaban especialmente por la limpieza y mantenimiento: tanto las estaciones como los vagones de la mayoría







de líneas estudiadas se encontraban en muy buen estado. Por su parte, el tranvía aprueba con nota en el apartado de información. Y es que en sus paradas o vagones el usuario puede obtener información de todo tipo: origen y destino de líneas, nombre y ubicación de paradas, tarifas, horario o qué hacer en caso de emergencia. Sin embargo, el punto negativo está en la accesibilidad: por ejemplo, cuatro de cada diez vagones no disponen de un sistema acústico o luminoso para las personas con discapacidad que avise de la apertura y el cierre de las puertas. Asimismo, en ambos tipos de transporte los técnicos de la revista comprobaron que se cumplía la frecuencia de paso en la mayoría de los servicios analizados (tanto en metro como en tranvía).

Las tarifas en estos modos de transporte son muy diversas. Un solo viaje puede tener varios precios tanto en metro como en tranvía, en función del título de transporte que se adquiriera, de modo que ¿cuánto puede ahorrarse un usuario comprando un tipo de billete u otro? Para saberlo, EROSKI CONSUMER ha tomado como referencia el billete sencillo y el bono de 10 viajes en el tranvía y el metro de cada ciudad (sin tener en cuenta los precios si se recorre más de una zona tarifaria, en cuyo caso, aumentarían). En ambos modos de transporte, los mayores ahorros entre ambos tipos de títulos de transporte se hallaron en Valencia (un 53% de diferencia), mientras que el consumidor apenas nota cambios en su bolsillo en Madrid, solo un 10%.

**METRO: LIMPIEZA Y FRECUENCIA CUMPLIDA**

Tras el análisis a las líneas de metro españolas, los técnicos de EROSKI CONSUMER les otorgan un 'bien' como nota media general; una valoración

que coincide con la obtenida por el servicio de metro de Palma de Mallorca, Valencia, Barcelona y Madrid. Los metros de Bilbao y Sevilla destacan del resto ya que registran una nota final de 'muy bien' en ambos casos. Lo mejor de las líneas de metro visitadas corresponde a la limpieza de las instalaciones y a la puntualidad del servicio, ya que se cumplía la frecuencia de paso en la mayoría de los servicios analizados. Apenas se observó suciedad (solo en uno de los vagones analizados en el suburbano de Barcelona), en su mayoría los asientos se encontraban en buen estado y en siete de cada diez vagones había papeleras en su interior (la mejor dotación se observó en Sevilla).

Resulta algo más baja, aunque satisfactoria, la nota que comparten el resto de capítulos analizados ('bien'). En líneas generales, la información que se proporciona es buena, destacan los casos de Valencia, Bilbao y Madrid. En estas ciudades, los técnicos otorgaron una nota aún mayor ('muy bien'). Sin embargo, no puede decirse lo mismo del metro de Palma de Mallorca, ya que obtiene un 'aceptable'. Esto se debe a que en el interior de los vagones del metro mallorquín no se especifica información alguna sobre tarifas, horario de funcionamiento del servicio, frecuencia de paso de cada convoy, cómo actuar en caso de emergencia o las posibles sanciones en caso de viajar sin billete. Además, en la mitad de las paradas no se vieron indicativos de prohibido fumar en las instalaciones, tampoco personal en las taquillas de atención al usuario, y en la misma proporción de estaciones se encontró al menos una máquina de venta de billetes fuera de uso.

Resulta positivo el capítulo que comprueba si estas líneas del suburbano (incluyendo sus estaciones y vagones) son accesibles para personas en silla de ruedas o con algún tipo de discapacidad. Una satisfacción que no se cumple en todos los casos analizados, ya que mientras en Bilbao, Sevilla y Palma de Mallorca los servicios de metro resultan accesibles (por eso, obtienen un 'muy bien'); los de Barcelona y Valencia presentan algunas carencias en este sentido ('bien', nota compartida con la calificación global de las seis ciudades del estudio). Con todo, los fallos más evidentes corresponden al metro de Madrid, que no supera la nota de 'aceptable' en este capítulo.



**¿ES SEGURO VIAJAR EN METRO?**

Durante los viajes, los técnicos de EROSKI CONSUMER comprobaron cómo en uno de cada cuatro trayectos los frenazos eran un tanto bruscos y en más de uno de cada tres viajes, éste no resultaba del todo cómodo y tranquilo debido a que el vagón vibraba en exceso y había mucho ruido exterior. Las medidas de seguridad se cumplen con creces en los metros de Sevilla, Madrid, Bilbao (los tres con una nota de 'muy bien'), Barcelona y Palma de Mallorca (estas dos capitales obtienen un 'bien' de media). En este último ejemplo, los técnicos comprobaron que faltaba alguna luz de emergencia, intercomunicador y elementos antiincendio (mangueras o detector de humo) en el interior del metro. Asimismo, en prácticamente la mayoría de la estaciones de metro de Barcelona, el espacio entre el andén y el vagón es muy ancho y puede ser peligroso si se queda enganchado el pie de un viajero, una silla de ruedas o un carrito de bebé.

Sin embargo, la seguridad no resultó del todo satisfactoria tras la visita realizada al metro de la capital valenciana (no logra más que un 'aceptable'): no se observaron vigilantes de seguridad, mangueras, intercomunicador o teléfono exterior en caso de emergencia en ninguno de los tres vagones en los que se hizo la visita a las líneas

**METRO**  
31 METROS Y 62 ESTACIONES VISITADAS POR  
EROSKI CONSUMER

CIUDAD	Información y servicios (1)	Seguridad (2)	Accesibilidad (3)	Limpieza y mantenimiento (4)	NOTA FINAL (5)
MADRID	Muy Bien	Muy Bien	Aceptable	Muy Bien	Bien
BARCELONA	Bien	Bien	Bien	Muy Bien	Bien
BILBAO	Muy Bien	Muy Bien	Muy Bien	Muy Bien	Muy Bien
SEVILLA	Bien	Muy Bien	Muy Bien	Muy Bien	Muy Bien
VALENCIA	Muy Bien	Aceptable	Bien	Bien	Bien
PALMA DE MALLORCA	Aceptable	Bien	Muy Bien	Muy Bien	Bien
<b>NOTA MEDIA</b>	<b>Bien</b>	<b>Bien</b>	<b>Bien</b>	<b>Muy bien</b>	<b>Bien</b>

(1) **Información al usuario:** se ha comprobado la información facilitada al usuario, tanto en la parada del metro como en los vagones, sobre precios, horario de funcionamiento, paradas o conexiones con otras líneas o medios de transporte, frecuencias de paso, normas de comportamiento dentro del metro o de las sanciones en caso de no viajar con el correspondiente billete. Se ha analizado la cantidad y calidad de información, los dispositivos utilizados (megafonía o visualmente), si los datos están actualizados; así como su correcto funcionamiento. (2) **Seguridad:** se ha observado si el viaje era tranquilo y cómodo (sin frenazos, vibraciones o ruidos excesivos), si se habían observado cámaras seguridad o vigilantes tanto en las paradas como en los propios vagones. Asimismo, se han analizado las medidas antiincendio que tiene este transporte urbano (detectores de humo, mangueras, salidas de emergencia señalizadas, extintores, rociadores de agua). (3) **Accesibilidad:** se han tenido en cuenta aspectos tales como si la entrada a la parada del metro era accesible, si había buena dotación de carteles en braille y si las máquinas expendedoras y validadoras de los billetes de viaje estaban también adaptadas para personas con discapacidad auditiva. Asimismo, se ha comprobado si los vagones estaban perfectamente acondicionados para personas discapacitadas; es decir, si las puertas de acceso son amplias, si dispone de sitios reservados para discapacitados o si el interior es lo suficientemente ancho como para que pueda moverse tranquilamente una persona en silla de ruedas. (4) **Limpieza y mantenimiento:** en este capítulo se ha tenido en cuenta la limpieza y mantenimiento de suelos, interiores, asientos, mobiliario urbano o carteles tanto de las paradas como del interior de los vagones de metro. Asimismo, se ha valorado la calidad del servicio de metro en lo que a la climatización se refiere (si la temperatura era agradable o si por el contrario el calor/frío era excesivo). (5) **El metro en conjunto:** nota media final de los 4 apartados anteriormente señalados.

**La accesibilidad del metro de Madrid es la peor del estudio**



## ¿Se cumple la frecuencia de paso en metros y tranvías?



del metro valenciano. Asimismo, ningún asiento disponía de cinturón de seguridad, en la mitad de las estaciones no se observó iluminación de emergencia, en otras dos había zonas que no resultaban del todo seguras debido a la falta de iluminación o a la existencia de pasillos estrechos y algo escondidos y ni rastro en las seis estaciones de metro de detectores de humo y fuego.

### TRANVÍA: BUENA INFORMACIÓN PERO ACCESIBILIDAD MEJORABLE

Después de los viajes realizados en 23 líneas de tranvía y el examen exhaustivo de 46 paradas, la valoración global del servicio de tranvía en las 11 ciudades españolas que disponen de este transporte es de un 'bien'. Una nota que se reparte entre el 'muy bien' de información y servicios al usuario, el 'bien' de seguridad y limpieza y mantenimiento tanto del interior de los vagones como de las paradas, y la calificación más mediocre ('aceptable') cuando se trata de valorar la accesibilidad. Por ciudades, los mejores ejemplos de tranvías corresponden al de Bilbao, seguido de Vitoria, Madrid, Barcelona, Sevilla, Alicante, Tenerife y Parla. Por detrás están los servicios de tranvía de Valencia y Vélez-Málaga.

Facilitar al usuario una buena información, además de aportar una serie de servicios que satisfagan a los viajeros es esencial para la buena marcha de este servicio de transporte urbano. Así, este capítulo es el mejor valorado por la revista EROSKI CONSUMER. Lo demuestra que prácticamente la totalidad de las 46 paradas de tranvía ofrecen información sobre el origen y destino de la línea, las tarifas vigentes o el horario de funcionamiento.

La nota global del capítulo de información y servicios ('muy bien') es compartida por los tranvías de Madrid, Barcelona, Bilbao, Valencia, Alicante, Vitoria y Parla. Algo más baja, pero no por ello negativa, es la nota que obtiene el tranvía de Tenerife en lo que a servicios e información al usuario se refiere ('bien'). Sin embargo, el tranvía de Sevilla y Vélez-Málaga se debe conformar con un 'aceptable'. Bastan algunos ejemplos: en las paradas de tranvía sevillanas hay máquinas

Además de la visita a cada una de las líneas de metro y tranvía de nuestro país, los técnicos de la revista contabilizaron, cronómetro en mano, cuál era la frecuencia de paso de cada una de ellas. Para ello, se tuvieron en cuenta 9 servicios (tanto en metro como en tranvía) distribuidos a partes iguales en tres tramos horarios previamente definidos: día laborable de 7 a 9 de la mañana, día laborable de 18 a 20 horas de la tarde y sábado de 18 a 20 horas de la tarde.

En el caso del metro, todas las líneas cumplen con la frecuencia de paso que las entidades gestoras de este transporte facilitaron, salvo en un tramo horario

(de 7 a 9 de la mañana) de la línea 5 de Valencia, donde se anotó un retraso de hasta 5 minutos entre un convoy y otro. El servicio de metro de la capital valenciana ostenta el dudoso honor de tener algunas de las frecuencias de paso más largas, entre 15 y 40 minutos en las líneas 1 y 3 (la línea 5 tiene una frecuencia de menos de 10 minutos) según el tramo horario seleccionado. Le sigue los pasos el metro de Palma de Mallorca, ya que sus viajeros tienen que esperar entre 15 y 30 minutos, según sea día laborable o sábado, entre un servicio y otro. Por el contrario, las mejores frecuencias de paso se observaron en Madrid

(2-4 minutos) y Barcelona, donde cada 3 minutos llega un metro a la estación, salvo en el caso de dos líneas (6 y 8) donde se cronometraron hasta 10-15 minutos de espera. Por último, los servicios de metro de Bilbao y Sevilla tienen la misma frecuencia de paso de sus vagones (entre 5 y 7 minutos en ambas ciudades).

La misma puntualidad que se registró en la mayoría de las líneas de metro se repite en el caso de los tranvías españoles salvo en uno de los tres tramos horarios de las líneas 2 de Madrid, 4 de Valencia y 6 de Barcelona con retrasos de 4,5 y 10 minutos respectivamente. Los

tiempos de espera más largos se observaron en los servicios de tranvía de Vélez-Málaga (con frecuencias de paso de hasta 40 minutos) y Alicante (transcurrían entre 20 y 30 minutos hasta que el siguiente servicio llegaba a la parada). Sin embargo, el tiempo de espera del resto de tranvías analizados es menor: Sevilla (7 minutos), Madrid y Tenerife (de 6 a 10 minutos), Bilbao (10 minutos), Vitoria (entre 7 minutos en el centro de la ciudad y 15 en barrios periféricos), Barcelona y Parla (entre 5 y 15 minutos) y, por último, la capital valenciana (con esperas entre 10 minutos y un cuarto de hora).

### TRANVÍA 23 TRANVÍAS Y 46 PARADAS VISITADAS POR EROSKI CONSUMER

CIUDAD	Información y servicios (1)	Seguridad (2)	Accesibilidad (3)	Limpieza y mantenimiento (4)	NOTA FINAL (5)
ALICANTE	Muy Bien	Muy Bien	Aceptable-Bien	Muy Bien	Bien
BARCELONA	Muy Bien	Aceptable-Bien	Aceptable	Muy Bien	Bien
BILBAO	Muy Bien	Muy Bien	Muy Bien	Aceptable	Muy Bien
MADRID	Muy Bien	Bien	Aceptable	Bien	Bien
PARLA (Madrid)	Muy Bien	Bien	Aceptable	Muy Bien	Bien
SEVILLA	Aceptable	Muy Bien	Bien	Muy Bien	Bien
TENERIFE	Bien	Bien	Aceptable	Bien	Bien
VALENCIA	Muy Bien	Aceptable	Aceptable	Aceptable	Aceptable-Bien
VÉLEZ (Málaga)	Aceptable	Bien	Aceptable	Bien	Aceptable-Bien
VITORIA	Muy Bien	Bien	Muy Bien	Aceptable	Bien
<b>NOTA MEDIA</b>	<b>Muy bien</b>	<b>Bien</b>	<b>Aceptable</b>	<b>Bien</b>	<b>Bien</b>

(1) **Información al usuario:** se ha comprobado la información facilitada al usuario, tanto en la parada del tranvía como en los vagones, sobre precios, horario de funcionamiento, paradas o conexiones con otras líneas o medios de transporte, frecuencias de paso, normas de comportamiento dentro del tranvía o de las sanciones en caso de no viajar con el correspondiente billete. Se ha analizado la cantidad y calidad de información, los dispositivos utilizados (megafonía o visualmente), si los datos están actualizados; así como el correcto funcionamiento de los distintos dispositivos informativos. (2) **Seguridad:** se ha observado si el viaje era tranquilo y cómodo (sin frenazos, vibraciones o ruidos excesivos), si había cámaras de seguridad o vigilantes tanto en las paradas como en los propios vagones. Asimismo, se han analizado las medidas antiincendio que tiene este transporte urbano (detectores de humo, mangueras, salidas de emergencia señalizadas, extintores, rociadores de agua). (3) **Accesibilidad:** se han tenido en cuenta aspectos tales como si la entrada a la parada del tranvía era accesible, si había buena dotación de carteles en braille y si las máquinas expendedoras y validadoras de los billetes de viaje estaban también adaptados para personas con discapacidad auditiva. Asimismo, se ha comprobado si los vagones estaban perfectamente acondicionados para personas discapacitadas; es decir, si las puertas de acceso son amplias, si dispone de sitios reservados para discapacitados o si el interior es lo suficientemente ancho como para que pueda moverse tranquilamente una persona en silla de ruedas. (4) **Limpieza y mantenimiento:** en este capítulo se ha tenido en cuenta la limpieza y mantenimiento de suelos, interiores, asientos, mobiliario urbano o carteles tanto de las paradas como del interior de los vagones de tranvía. Asimismo, se ha valorado la calidad del servicio de tranvía en lo que a la climatización se refiere (si la temperatura era agradable o si por el contrario el calor/frío era excesivo). (5) **El tranvía en conjunto:** nota media final de los 4 apartados anteriormente señalados.

expendedoras de billetes sin funcionar y dichos aparatos no cuentan con instrucciones de uso. Asimismo, apenas la mitad de los tranvías visitados dispone de un espacio reservado para dejar las bicicletas (las mejores ciudades en este caso son Barcelona, Sevilla y Tenerife) y en los tranvías de Parla y Madrid no se observaron indicativos donde se prohibiese fumar dentro de los vagones. En líneas generales, la información más completa en el interior de los tranvías corresponde a las visitas realizadas en Alicante y Valencia, ya que se vieron carteles con el plano de la red de tranvías, tarifas y precios, horario de funcionamiento del tranvía, cómo actuar en caso de emergencia, sanciones por viajar sin el billete correspondiente, además del horario y la temperatura exterior.

Sin embargo, no puede decirse lo mismo de la accesibilidad de este medio de transporte para las personas con discapacidad. Resulta insuficiente en las líneas de tranvía analizadas en Madrid, Barcelona, Tenerife, Vélez-Málaga, Valencia y Parla (comparten nota con la valoración general del capítulo, 'aceptable'). Algo mejor, aunque no del todo accesible, es el tranvía de Alicante (entre el 'aceptable' y el 'bien'). Con todo, las mejores medidas de accesibilidad se observaron en los viajes realizados en los tranvías de Sevilla ('bien'), Vitoria y Bilbao (estas dos últimas ca-

pitales comparten la nota de 'muy bien'). A nivel global, no llega a la mitad el número de vagones que disponen de un botón de aviso para que el conductor sepa que viaja en el tranvía una persona en silla de ruedas (no se vieron en los tranvías de Barcelona, Sevilla, Tenerife y Parla). Por ciudades, la accesibilidad no es del todo idónea debido a que los vagones son demasiado estrechos para que una persona en silla de ruedas esté cómoda en todas las líneas de Barcelona y en una de las tres analizadas en Madrid; falta pavimento de una textura diferente (útil para personas invidentes) en la mitad de las paradas de Madrid y en una de Alicante; mientras que las máquinas expendedoras y validadoras de billetes no están a una altura apropiada para alguien en silla de ruedas en la mitad de las paradas visitadas en Tenerife. Por último, falla la accesibilidad para personas con problemas auditivos en todas las paradas de Valencia, prácticamente la mayoría de las de Barcelona y tres de cada cuatro de Tenerife y Alicante; el motivo, la ausencia de sonido en las máquinas de venta de billetes y tickets de viaje.

### UN UNIVERSO DE TARIFAS

La diversidad de las tarifas y tipos de tarjetas y abonos de los metros y los tranvías hace muy difícil establecer comparaciones entre ciudades. ➤



## Ciudades con metro y tranvía



### Barcelona

**METRO:** La cara negativa del servicio de metro de la ciudad condal reside en el capítulo de seguridad; y es que en prácticamente la mayoría de las estaciones de metro visitadas en la ciudad condal, el espacio entre el andén y el vagón es tan amplio que resulta peligroso si una persona mete accidentalmente el pie o queda anclada una silla de ruedas. Con todo, destaca de forma más que positiva en lo que a la limpieza de las instalaciones se refiere.

**TRANVÍA:** Los capítulos mejor valorados tras la visita al tranvía de Barcelona corresponden a la limpieza de las instalaciones e información que se facilita a los usuarios. Como ejemplo: en los vagones se informa visual y acústicamente de las posibles conexiones de cada parada y el mobiliario urbano está en correcto estado de mantenimiento. Sin embargo, la accesibilidad de este medio de transporte no logra más que una nota de 'aceptable'.



### Bilbao

**METRO:** Los técnicos de EROSKI CONSUMER han valorado de forma muy positiva el suburbano de la capital vizcaína. Así, todos los capítulos analizados (información y servicios al usuario, limpieza de las instalaciones, accesibilidad y seguridad) comparten una nota de 'muy bien'.

**TRANVÍA:** La parte más negativa de la visita realizada al tranvía de Bilbao corresponde con la limpieza de las instalaciones, concretamente en el caso de las paradas donde se observaron restos de colillas de cigarrillos y papeles en abundancia. El resto de apartados analizados (información y servicios, accesibilidad y seguridad) logran una valoración más que satisfactoria.



### Madrid

**METRO:** El servicio de metro de la capital destaca de forma más que positiva ('muy bien') en casi todos los capítulos analizados (información y servicios, seguridad y limpieza de las instalaciones); sin embargo, su accesibilidad es mejorable ('aceptable'). Dos de sus líneas de metro no disponen de un dispositivo (acústico y luminoso) que avise de la apertura y cierre de puertas del vagón y además, falta pavimento de una textura diferente en la mitad de las paradas.

**TRANVÍA:** En la visita al tranvía madrileño lo más destacado corresponde a la información y servicios facilitados al viajero mientras que la accesibilidad es el apartado peor valorado por los técnicos de la revista. Por ejemplo, cerca de la mitad de las líneas de tranvía visitadas no resulta del todo accesible ya que el espacio interior de los vagones no es lo suficientemente ancho para una persona en silla de ruedas.



### Sevilla

**METRO:** La cara negativa del metro de la capital hispalense se refleja en la información y servicios disponibles para usuarios, aunque no baja de un 'bien'. Por su parte, se comprobó, de forma más que positiva, que este servicio de transporte es accesible, seguro y que se encontraba en buen estado de mantenimiento.

**TRANVÍA:** La información que se facilita a los usuarios del tranvía de Sevilla resulta insuficiente (no hay un plano de la red de tranvía ni se informa del horario de funcionamiento dentro de los vagones). Sin embargo, no se encontraron apenas carencias respecto a la seguridad y limpieza de las instalaciones.



### Valencia

**METRO:** El apartado más positivo se refiere a la información que se facilita al usuario (en los vagones no faltan carteles con la red de metro, horario de funcionamiento, tarifas o cómo actuar en caso de emergencia). No obstante, el capítulo de seguridad se revela como el más negativo de la visita hecha por EROSKI CONSUMER; lo demuestra que en la mitad de las estaciones no se observaron luces de emergencia en todas las dependencias.

**TRANVÍA:** La información al usuario, al igual que en el análisis del metro, es el apartado mejor valorado; sin embargo, el resto de capítulos analizados no logra más que un aceptable. Bastan algunos ejemplos de estas carencias: en la mitad de los vagones estudiados, la climatización no era la adecuada; no se observaron cámaras de seguridad en ninguna parada y tampoco se encontraron botones de apertura de puertas en relieve.



### IMPORTE DEL BILLETE SENCILLO Y DEL TRAYECTO CON UN BONO DE 10 VIAJES MÁS ECONÓMICOS EN METRO Y TRANVÍA\*

CIUDAD	METRO			TRANVÍA / METRO LIGERO		
	Precio del billete sencillo más económico (en euros)	Coste de cada trayecto con bono de 10 viajes (en euros)	Ahorro (%)	Precio del billete sencillo más económico (en euros)	Coste de cada trayecto con bono de 10 viajes (en euros)	Ahorro (%)
BARCELONA	1,40	0,80 <sup>(1)</sup>	42,9%	1,40	0,80 <sup>(1)</sup>	42,9%
BILBAO	1,40	1,00 <sup>(1 y 2)</sup>	28,6%	1,25	0,65 <sup>(1 y 3)</sup>	--
MADRID	1,00	0,90	10,0%	1,00	0,90	10,0%
SEVILLA <sup>(4)</sup>	1,35	0,82 <sup>(3)</sup>	--	1,20	0,60 <sup>(1)</sup>	50,0%
VALENCIA <sup>(4)</sup>	1,40	0,66 <sup>(5)</sup>	52,9%	1,40	0,66 <sup>(5)</sup>	52,9%
PALMA DE MALLORCA	0,95	0,49 <sup>(3)</sup>	--	No hay servicio de tranvía		
ALICANTE				1,20	0,71	40,8%
PARLA				1,00	0,64	36,0%
TENERIFE	No hay servicio de metro			1,30	1,00 <sup>(1 y 3)</sup>	--
VÉLEZ-MÁLAGA				1,30	1,04 <sup>(1)</sup>	20,0%
VITORIA				1,05	0,57 <sup>(1 y 3)</sup>	--
A CORUÑA				2,00	2,00 <sup>(3)</sup>	--

\* Estos precios se refieren a la modalidad más económica de cada título de transporte, sin tener en cuenta los precios del billete si se recorre más de una zona tarifaria (en cuyo caso, aumentaría el precio). (1) Es billete combinado es decir, puede utilizarse en otros medios de transporte. (2) En Bilbao, además del Combinado Renfe, existe un billete de 10 viajes combinado (metro-Eusko tren), cuyas tarifas varían en función de las líneas que se tomen. (3) Estos precios corresponden a las tarjetas prepago (el precio más barato). (4) En el metro de Sevilla y en la red de metro y tranvía de Valencia, cuando se adquiere un título de viaje por primera vez, éste tiene un coste de 1 euro asociado a la tarjeta. En las siguientes recargas, este importe no tiene que abonarse de nuevo si se mantiene la tarjeta. (5) En Valencia, existe además un billete de 10 viajes combinado que cuesta 7,55 euros y que solo puede utilizarse en una zona.

Aun así, el billete sencillo y el bono de 10 viajes son los dos títulos de transporte que se repiten en una y otra ciudad. ¿Cuánto se puede ahorrar un usuario comprando un tipo de billete u otro? Para saberlo, EROSKI CONSUMER ha tomado como referencia el precio más económico de ambos tipos de billetes en el metro y tranvía de cada ciudad.

En el caso del metro, los mayores ahorros entre ambos tipos de títulos de transporte se hallaron en Valencia (un 53%) y en Barcelona (un 43%), mientras que en la capital vizcaína la proporción disminuye hasta un 29%. Donde el consumidor apenas nota un cambio en su bolsillo es en Madrid, solo un 10% de ahorro. Sevilla y Palma de Mallorca no disponen de un bono de 10 viajes.

Con respecto al tranvía, el usuario de Valencia, Sevilla, Barcelona y Alicante notará las mayores diferencias en ambos tipos de billete (sencillo y bono de 10 viajes): entre un 53% y un 41% de ahorro. Hay que tener en cuenta que en la capital valenciana y catalana los precios del tranvía son los mismos que en el metro. Después, se encuentran Vélez-Málaga y Parla, donde se han hallado diferencias de entre un 20% y un 36%, respectivamente. De nuevo, el lugar en el que apenas hay cambios entre el bono de 10 viajes y el billete sencillo es en Madrid, solo un 10% (las tarifas son las mismas para los metros ligeros que para el metro).

### MÁS INFORMACIÓN

[www.consumer.es](http://www.consumer.es)

## Ciudades con metro o tranvía



### Alicante

**TRANVÍA:** La valoración de todos los apartados estudiados en el caso del tranvía alicantino es más que positiva. Aunque, no ocurre lo mismo en el caso de la accesibilidad de este medio de transporte (la nota se mantiene entre el 'aceptable-bien'). Como muestra de esta baja valoración, en dos de las seis paradas visitadas no había pavimento diferente para las personas invidentes.



### Palma de Mallorca

**METRO:** La accesibilidad y limpieza del metro de Palma de Mallorca destaca de forma más que positiva; no obstante, las carencias son destacables en el caso de la información y servicios que se ofrece a los viajeros (por ejemplo, en ninguno de los vagones de metro analizados en la capital mallorquina se observó información alguna sobre tarifas, horario de funcionamiento del suburbano, frecuencia de paso de cada convoy, cómo actuar en caso de emergencia o posibles sanciones en caso de no haber pagado el correspondiente billete).



### Parla (Madrid)

**TRANVÍA:** Los aspectos más positivos en el caso del tranvía de Parla son la información que se facilita a los usuarios y a la limpieza de las instalaciones; al contrario que la accesibilidad, que ostenta la valoración más negativa del análisis.



### Tenerife

**TRANVÍA:** Todos los capítulos analizados por la revista EROSKI CONSUMER obtienen una correcta valoración ('bien'), nota que empeora una vez comprobadas las medidas de accesibilidad habilitadas en el servicio de tranvía de la ciudad canaria. Y es que no se observó, en ningún vagón, que hubiese habilitado un botón para que el conductor sepa que en ese momento viaja una persona discapacitada.



### Vélez (Málaga)

**TRANVÍA:** La valoración del tranvía de la localidad malagueña se reparte a partes iguales entre lo más positivo (seguridad y limpieza de las instalaciones), y lo más negativo que es la información al usuario y la accesibilidad. En estos últimos casos destaca, por ejemplo, el hecho de que no aparezca información de tarifas o de frecuencias de paso en las paradas y que no se haya observado ningún botón de apertura de puertas en relieve.



### Vitoria

**TRANVÍA:** El apartado peor valorado del tranvía de Vitoria corresponde a la limpieza de las paradas. Con todo, la nota más positiva recae en la información y servicios ofrecidos a los usuarios así como a la accesibilidad del tranvía.