



# El metro de Madrid dejó de ser el más barato tras la subida del 50% en agosto

M. Á. MEDINA / A. BOLAÑOS  
Madrid

La última campaña publicitaria de Metro ha desatado la polémica sobre si el mensaje lanzado por la empresa pública —el énfasis en lo barato que resulta el precio del billete en Madrid comparado con el de ciudades como París, Nueva York, Estocolmo o Berlín— y los críticos que acusan a los responsables del suburbano de “publicidad engañosa”. Un informe del banco UBS sobre los salarios medios netos de los ciudadanos de las principales ciudades del mundo, da la razón a quienes consideran que, si se tiene en cuenta el diferente nivel de vida entre Ma-

drid y las ciudades con billete más caro, Metro dejó de tener la tarifa más asequible desde que, a partir del pasado 8 de agosto, Consorcio Regional de Transportes decretó una subida del 50% por la que el precio del billete sencillo pasó de un euro, a 1,50 euros.

Los carteles de la campaña, que tiene como lema *Más por menos*, se limitan a poner el énfasis sobre la diferencia entre el precio del billete sencillo (1,50 euros) en Madrid con el de París (1,70), Nueva York (1,83), Estocolmo (2,20), Berlín (2,30), Amsterdam (2,60), Oslo (3,61) y Londres (4,64). Su tesis viene a resaltar que, incluso tras la subida de agosto, que también desató una fuerte polémica

## El metro y los niveles salariales

Datos en euros

	Precio del billete sencillo, según la campaña publicitaria	Nivel salarial neto (Madrid=100)	Precio del billete, en relación al nivel salarial de cada ciudad
<b>Madrid</b>	<b>1,5</b>	<b>100,0</b>	<b>1,50</b>
París	1,7	112,8	1,51
Nueva York	1,83	150,2	1,22
Estocolmo	2,2	145,9	1,51
Berlín	2,3	116,8	1,97
Amsterdam	2,6	111,4	2,33
Oslo	3,61	157,4	2,29
Londres	4,61	127,2	3,62

Fuente: Metro de Madrid, Price and Earnings, UBS, agosto de 2011

EL PAÍS

entre usuarios y asociaciones de consumidores, el metro de Madrid sigue siendo el más barato.

La respuesta de algunos viaje-

ros ha sido la de escribir junto a estas cifras las del salario mínimo en cada uno de los países con billete más caro. Estas reacciones de

disgusto quedan respaldadas por el informe emitido por el banco suizo UBS en agosto de 2011 —el mismo mes en que subieron las tarifas del metro de Madrid— hace una estimación del nivel salarial en las principales ciudades del mundo que, de aplicarse en este caso, da como conclusión que el suburbano madrileño fue el más barato hasta la subida del mes de agosto. A partir de entonces, teniendo en cuenta los niveles salariales, su tarifa se equiparó al nivel de los precios de Estocolmo y París mientras que el suburbano de Nueva York pasó a ser el más económico.

Portavoces de Metro reiteraron ayer que, pese a las más de 12.300 firmas recogidas por la plataforma que exige la retirada de los carteles en la web de ciberactivismo Actuable, no se va a retirar la campaña que está previsto no acabe a finales de enero.

PASA A LA PÁGINA 3



# El precio del suburbano madrileño es equiparable al de París y Estocolmo

En relación con los salarios, el billete más barato es el de Nueva York

VIENE DE LA PÁGINA 1

La estimación de los niveles salariales en las principales ciudades del mundo que se hace en el informe publicado en agosto por el banco suizo UBS, permite comparar el precio del billete de metro con el salario medio neto, es decir, lo que percibe de media como sueldo cada ciudadano, una vez descontados impuestos y aportaciones sociales.

Si tenemos en cuenta el nivel salarial neto medio de Madrid (lo consideramos el 100) y el precio del billete (1,50 euros), podemos trasladar esta tarifa a los niveles salariales de los otros países, más altos que los de España. Basta dividir el coste del tique entre el nivel salarial para que salgan cifras equiparables. Por ejemplo, ¿cuánto valdría el metro de Nueva York a un ciudadano de la Gran Manzana en relación con su salario? Dado que allí el salario medio es 150 (en relación con los 100 de Madrid) y teniendo en cuenta que cuesta 1,83 euros, la división arroja que su billete costaría 1,22 euros, lo que significa que para los neoyorquinos es más barato utilizar el transporte público. Ahora la capital española se encuentra al mismo nivel que la francesa o la

sueca. Una vez divididos los precios entre los niveles salariales, el billete sencillo de París y Estocolmo pasarían a valer 1,51 euros. El resto de ciudades tiene un tique más caro incluso trasladando el mayor nivel de salarios. Pero las diferencias con el billete de Madrid se estrechan

de forma sensible. Así, el sencillo de Berlín sería de 1,97 euros; el de Oslo, 2,22; el de Ámsterdam, 2,33; mientras que el más caro continuaría siendo el londinense, con 3,62.

Al recabar la opinión de los responsables de Metro de Madrid al respecto, una portavoz se limitó

ayer a señalar: "No vamos a hacer valoración de esos cálculos".

Por su parte, la consejera de Presidencia y Justicia de Madrid, Regina Plañiol, aseguró que la campaña informativa *Mas por menos* "está siendo un éxito para que todos sepan lo que cuestan las cosas".

## Sale a la venta el 49% de Metro Ligero

P. Á., Madrid

El fondo Ahorro Corporación Infraestructuras (30%) y la constructora Comsa (18,7%) han puesto a la venta su participación del 49% en el Metro Ligero Oeste, según Reuters. Metro de Madrid confirmó a EL PAÍS que supo de su intención hace tres meses.

Es Ahorro Corporación quien está buscando un comprador entre varios fondos para el 49% de la compañía que gestiona las dos líneas de tranvía entre Madrid y Pozuelo de Alarcón y Boadilla (22 kilómetros con 28 paradas).

El resto de acciones las tiene la constructora OHL. Metro Ligero, que soporta un crédito sindicado de 526 millones de euros,

acordó recientemente con la Comunidad de Madrid el reequilibrio financiero de la inversión por alcanzar un tráfico inferior a lo previsto en los pliegos de concesión.

La previsión oficial en su inauguración en julio de 2007 fue de 16.000 viajeros por hora. Cuatro años después, las líneas transportan a entre 15.000 y 20.000 usuarios al día, según fuentes de Metro.

Ambos tramos están subvencionados por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, que abona a la concesionaria 4,20 euros por viajero, frente al 1,20 del tranvía de Parla y el 1,70 en el resto de la red. En enero de 2011 las tarifas subieron de me-

dia un 2,9%, y un 50% el billete sencillo en verano, coincidiendo con el incremento en el metro.

La empresa obtuvo unos ingresos de 31,6 millones de euros (un 31,1% más que hace un año), con un Ebitda de 18,2 millones.

Las líneas supusieron una inversión inicial de 362 millones; la inversión total ascendió a 600 millones, según OHL.

Son las dos únicas explotadas por empresas concesionarias de toda la red del suburbano madrileño. El otro tranvía (MLI, que conecta Las Tablas con Pinar de Chamartín, al norte de la capital) se financió a través de una unión temporal formada por Globalvía, la empresa de autobuses Alsa y Metro de Madrid.