

# EL INCUESTIONABLE ÉXITO DEL BILLETE ÚNICO COMO ESTRATEGIA DE FOMENTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

**i Ponga un billete único en su vida i** Podría éste ser el slogan de una campaña publicitaria promocional de un producto de consumo. Pero precisamente, no del Billete Único, no lo requiere. Todas las Administraciones han asumido que cualquier estrategia de fomento de la movilidad sostenible en el transporte público debe apoyarse en la puesta en marcha de un Soporte de Pago de Transporte Común – Billete Único - en su territorio, asumiendo todas las medidas y acciones que directa e indirectamente conlleva este concepto. Todas las Instituciones están, en el momento actual y, en mayor o menor medida, en pleno desarrollo.

El **concepto de Billete Único** va más allá de un soporte de pago común, basado principalmente en tarjeta inteligente y que permite viajar en distintos operadores de transporte. Un Billete Único que se precie debe ser algo más que un **soporte recargable**: debe aunar una **política tarifaria** integrada entre todos los modos adheridos; debe suponer una **mejora económica del coste de los desplazamientos** para el viajero habitual y/u ocasional que le incite a usar, más si cabe, el transporte público; debe fomentar una **coordinación y potenciación adecuada de la oferta** de los distintos modos de transporte. Y combinando todo ello, en función de la coyuntura de cada territorio, se logra fomentar la **movilidad sostenible** de los ciudadanos en transporte público, disminuyendo el uso del vehículo privado. Vamos a ir desgranando en este artículo cada uno de los conceptos hasta ahora comentados.

Desde un punto de vista técnico, un Billete Único es un **soporte recargable** -con dinero, con viajes y/o con tiempo- que permite viajar en varios operadores de transporte. Estrictamente, dicho soporte puede ser un billete magnético (casos de Vizcaya y Barcelona), una tarjeta con contacto (Galicia, si bien se está migrando a tarjeta sin contacto) o bien una tarjeta sin contacto (Guipúzcoa, Asturias, Andalucía, Cataluña excepto Barcelona, Comunidad Valenciana, y un largo etc.).

El presente y futuro tecnológico apuesta por las **tarjetas sin contacto** (standard de comunicación ISO 14443, A ó B), donde el chip de la tarjeta, cuando se encuentra a menos de 10 cm del lector de tarjetas, toma energía mediante inducción magnética y se comunica con él a través de radiofrecuencia (13,56 Mhz). Las tarjetas más extendidas a nivel mundial son las tarjetas Mifare de Philips (1 KB y 4 KB, Ultralight, ProX y SmartMX, y la versión especial de SmartMX conocida como Mifare Desfire), siguiéndolas muy de lejos las tarjetas de tecnología Calypso (tecnología abierta y no propietaria). Las tarjetas sin contacto aumentan la velocidad comercial a bordo de los vehículos, reducen las incidencias frente a otros soportes de contacto (banda magnética, tarjeta con contacto) y permiten políticas tarifarias técnicamente completas y complejas.

Desde un punto de vista funcional y operativo, un Billete Único permite integrar a distintos operadores en un mismo soporte de pago (interoperabilidad). Esta es la condición necesaria, pero no suficiente, para una posterior **integración tarifaria**.

Una vez que se dispone en un territorio de un soporte común de pago en varios modos de transporte, se debe comenzar a definir la política de **integración tarifaria**. Conceptualmente, ésta puede ser parcial, o más o menos completa. Parcial, como por ejemplo en Vizcaya, donde con el Billete Único conocido como "Creditrans" se permite el transbordo entre los operadores de la provincia (el usuario abona automáticamente el 80% del coste de los dos viajes), o

prácticamente completa, como en Guipúzcoa, donde los 11 operadores de transporte interurbano han pasado de una política kilométrica independiente a una política zonal integrada, y una completa como Asturias (todos los modos de transporte se encuentran adheridos, a excepción de los autobuses urbanos de Oviedo, con una integración zonal y existencia de transbordos entre operadores).

Como norma general, una integración tarifaria supone una **unificación de zonas comunes** de un conjunto de operadores. La definición de la integración tarifaria suele realizarse con vistas a que la mayor parte de la población se vea favorecida por la nueva tarifación, a la vez que se tiende a rebajar sustancialmente las tarifas precedentes, de forma que se incentive a la población con el uso del Billete Único. El uso del Billete Único supone, principalmente, un aumento de la velocidad comercial, una disminución del efectivo a bordo y una información de la demanda fundamental para las Autoridades competentes que, como luego veremos, permite adaptar la oferta de transporte a las necesidades de los ciudadanos; por tanto permite conseguir en la realidad una **coordinación** del servicio de transporte incluso entre distintos modos y la **potenciación** del servicio allí donde se necesite.

Es aquí donde volvemos a retomar el concepto de desarrollo sostenible, que no se centra exclusivamente, como habitualmente se piensa, en las cuestiones ambientales. En términos generales, los tres componentes del desarrollo sostenible son el desarrollo económico, el desarrollo social y la protección del medio ambiente, como pilares interdependientes que se refuerzan mutuamente. Y aplicando el concepto a la **movilidad sostenible**, ésta implica garantizar que nuestros sistemas de transporte respondan a las necesidades económicas, sociales y medioambientales de la sociedad, reduciendo al mínimo sus repercusiones negativas.

Para lograrlo, en el ámbito **urbano** se tiende a favorecer iniciativas de movilidad para grandes empresas y otros centros de actividad (hospitales, universidades, áreas empresariales y centros de ocio), se establecen marcos de intervención integrada de las Administraciones competentes en la planificación de infraestructuras, políticas de integración tarifaria y funcional de los servicios de transporte, apoyo al transporte colectivo urbano y metropolitano a través de la mejora de las cercanías ferroviarias, y se potencia la movilidad no motorizada en las ciudades –peatones y bicicletas-; en el ámbito **interurbano**, se debe hacer una correcta planificación de las redes de infraestructuras incorporando criterios medioambientales y de equilibrio modal.

Incluso en el ámbito de la **I+D+i**, se pueden impulsar proyectos de innovación en movilidad sostenible, mediante la implantación de Sistemas Inteligentes de Transporte para la gestión y control, así como la incorporación de nuevas tecnologías de comunicación en el sector del transporte. Con la información recogida y gestionada por estos sistemas, se facilita la coordinación y potenciación de la oferta en los distintos modos de transporte, y permite a las Administraciones adaptarse a las necesidades de los ciudadanos. Este es un punto clave para lograr una movilidad sostenible en el territorio, y ganarle la partida al vehículo privado.

Un intento claro de desarrollo de una política de movilidad sostenible, es la que se ha venido llevando a cabo en los últimos tres años en la **Diputación Foral de Guipúzcoa**: puesta en marcha de Sistemas Inteligentes de Transporte (SAE integrado con ticketing, sistemas de información en tiempo real, comunicaciones GPRS y Centro de Coordinación integral conocido como Lurraldebus Gunea), integración tarifaria zonal para el transporte interurbano, reordenación de los servicios de las comarcas del Alto y Bajo Deba, puesta en marcha de iniciativas de transporte a la demanda y de movilidad a Polígonos Industriales, puesta en marcha del Billete Único de Guipúzcoa (al Billete Único de los autobuses interurbanos de

Lurraldebus, ya se han adherido los autobuses urbanos de San Sebastián, Irun y Hernani, estando pendientes nuevas adhesiones del ferrocarril en 2.009). Actualmente la Diputación está trabajando, dentro de la Autoridad Territorial del Transporte de Guipúzcoa, en nuevas políticas de integración tarifaria y de coordinación de líneas y horarios entre todos los modos de transporte del Territorio.

Por su carácter **pionero e innovador a nivel mundial**, conviene destacar algunas funcionalidades del **Billete Único de Guipúzcoa**: cancelación tanto a la entrada como a la salida de los autobuses interurbanos, lo que permite al viajero el uso de una única tarjeta (que se recarga con dinero) para todo tipo de viajes zonales y su pago automatizado en función del número de zonas atravesadas; se bonifica el uso del transporte en el mes natural, estableciendo descuentos progresivos on-line a los que se accede cuanto más se viaje en transporte público; puesta en marcha de mejoras económicas para colectivos especiales (niños, jóvenes, perceptores de renta básica, discapacitados y mayores), que se realizan automáticamente, según el perfil, cuando se recarga la tarjeta; venta en taquilla con el billete Único (se permite la venta anticipada, venta numerada y simultánea a bordo y en taquillas); toda la información relativa a la explotación del servicio (localización y monetaria) registrada en el sistema permite el conocimiento detallado de la situación actual de la explotación y utilizarla para realizar actuaciones de mejora y prever impactos futuros en el sistema de transporte ante la puesta en marcha de nuevas iniciativas.

Como colofón, queremos mostrar un dato objetivo del acierto de la Diputación Foral de Guipúzcoa en la apuesta estratégica que viene realizado por el fomento de la movilidad sostenible en Guipúzcoa: los viajeros han **aumentado una media del 13%** desde la puesta en marcha del Billete Único, en Junio de 2.007, y las expectativas futuras son aún más alentadoras.

José Luis Díez de Artazcoz  
Director Zona Norte  
Área de Tecnologías del Transporte de Prointec, S.A.