



Propuesta: Tarjeta única de Transporte en Navarra

01/2019

Eneko Garrido

Parlamento Joven de Navarra
Nafarroako Gazte Parlamentua



Índice

Visión general	2
Objetivos	2
Necesidades de este nuevo sistema	3
Tornos	3
Pupitres de autobús	3
Máquinas autoventa	3
Tarjetas nuevas	3
Nuevo sistema de cobro	4
Tarificación por zonas	4
Posible mapa de zonas	4
¿Como aplicar las zonas al cobrar?	4
Un transbordo más sencillo, con un ahorro para la ciudadanía	4
Ventajas en el día a día	5
Reducción de costes y agilización del transporte	5
Una gestión más eficiente	5
Puesta en marcha	5
Ejemplos en el estado, que se podrían usar como modelo a seguir	6
Y después de su lanzamiento, ¿qué?	6
Autobuses interurbanos, que se pueden usar como urbanos	6
La reforma de las paradas, para incluir la información de las líneas urbanas e interurbanas	6
Consideraciones relativas al servicio público de transporte	7
Adjuntos	7

Visión general

En Navarra actualmente existen tarjetas de pago para los transportes por carretera (por ferrocarril no), aunque estas, no son compatibles entre sí, o existen medios de transporte que no funcionan con ninguna de ellas, en el caso del transporte interurbano. En este tema, somos una de las comunidades autónomas más atrasadas. Cada vez se promociona más el transporte público, pero no se dan facilidades para su uso.

Objetivos

1. La creación de un consorcio que gestione y regule el uso de esta nueva tarjeta.
2. La creación de una tarjeta única de pago para todos los medios de transporte públicos, en la que además de poder cargar saldo, poder tener abonos, que puedan valer para múltiples medios de transporte.
3. La creación de zonas de transporte, y poder establecer una tarificación por zonas, que realice el cobro en función del número de zonas recorridas, como se hace, por ejemplo en la CAPV (imagen 1).
4. La creación de nuevos puntos de carga para la tarjeta, para así poder recargar los días que no haya establecimientos con datafonos abiertos.
 - a. Estos nuevos puntos podrían ser los siguientes:
 - i. Estaciones de ferrocarril.
 - ii. Estaciones de autobuses de Pamplona y Tudela.
 - iii. Carga vía APP para móviles (*véase la App "App Barik NFC", del Consorcio de Transportes de Bizkaia <https://labur.eus/bariknfc>*).
5. La posibilidad de descuento por transbordo al combinar diferentes medios de transporte
 - a. Por ejemplo:
 - i. Bus Interurbano - Bus Urbano.
 - ii. RENFE - Bus Urbano.
 - iii. RENFE - Bus Interurbano.
 - iv. Y demás combinaciones posibles.

Necesidades de este nuevo sistema

Este nuevo sistema necesitaría de una inversión para su puesta en marcha, en la que mayormente, se invertiría en tornos, pupitres de autobús, máquinas autoventa, y otros elementos.

Tornos

Son las puertas que se colocan en infraestructuras cerradas, para regular el acceso y la tarifa que se aplicará a la persona usuaria.

Pupitres de autobús

Son los tornos de los autobuses, las máquinas por las que pasas la tarjeta para validarla y que se realice el cobro. En los autobuses que circulen por una sola zona, con pasar la tarjeta una sola vez bastaría. En cambio, en los que circulen por más de una zona, habría que pasar la tarjeta al subir y al bajar.

Máquinas autoventa

Son unas máquinas que se instalan en lugares donde haya una zona cubierta, acceso a la red eléctrica e internet, donde se puede consultar el saldo, recargar la tarjeta, formalizar abonos e incluso adquirir una tarjeta anónima.

Tarjetas nuevas

Tarjetas nuevas, compatibles con las últimas tecnologías NFC, y los últimos estándares de seguridad. Para esto, se crearán dos tipos de tarjetas:

- Personalizada: Tarjeta con los datos de la persona propietaria, en la que se aplican descuentos por la situación social de esta, por ejemplo, pensionistas, jóvenes, exclusión social etc. Además, en esta tarjeta se pueden cargar abonos. Solo se puede usar por una persona (*imagen 4*).
- Anónima: Tarjeta sin datos personales, que se podrá obtener en los puntos de venta. No se pueden cargar abonos, y no disfruta de descuentos por situación social. Permite su uso en hasta 10 personas, en el mismo trayecto, con una misma procedencia y un mismo destino (*imagen 5*).

Estas nuevas tarjetas permitirán tener saldo negativo, siempre y cuando, se tenga el mínimo para pagar una zona.

Nuevo sistema de cobro

Tarificación por zonas

La creación de un mapa que contemple el mapa de Navarra dividido por zonas de transporte público. Con este mapa, se crearían tarifas nuevas, que respeten las zonas establecidas (*imagen 1*).

Posible mapa de zonas

Comarca de Pamplona → Zona 1. Por cada comarca aumentar 1 zona, teniendo la Comarca de Pamplona como un centro teórico. Así, hasta completar toda Navarra. Después, establecer unas tarifas socialmente justas, asequibles, y para todos los bolsillos.

¿Como aplicar las zonas al cobrar?

En caso de que en los transportes con múltiple validación, no se pase la tarjeta dos veces, la siguiente vez que se pase la tarjeta, se cobraría una “regularización”, que consistiría en el cobro del trayecto más caro posible en ese medio de transporte. Cuando se pase la tarjeta por primera vez, se cobrará el importe correspondiente a una zona, y cuando se vuelva a pasar, el importe correspondiente al número de zonas que se han cruzado. Poniendo un ejemplo, con el sistema de tarificación de Metro Bilbao (*imágenes 2 y 3*):

1. Cojo el Metro en Moyua (Zona A) y me bajo en Lutzana (Zona B.1). Se me cobrará lo correspondiente a 2 zonas: 1,08€.
2. Cojo el Metro en Plentzia (Zona C) y me bajo en Larrabasterra (Zona C). Se me cobrará lo correspondiente a 1 zona: 0,91€.
3. Cojo el Metro en Urduliz (Zona C) y me bajo en Bolueta (Zona A). Se me cobrará lo correspondiente a 3 zonas: 1,19€.

Y así con todas las combinaciones disponibles.

Un transbordo más sencillo, con un ahorro para la ciudadanía

Esta nueva tarjeta, permitirá realizar transbordos, entre diferentes medios de transporte y así, el ciudadano y la ciudadana podría beneficiarse de un transporte público más barato. Esto, fomentaría el ir a la ciudad en transporte público, haciendo que mucha gente dejara de lado el coche. Además, ayudará a vertebrar Navarra, pudiendo cambiar de modo de transporte o de línea, sin ninguna complicación mayor.

- Este sistema, se podría desarrollar de varias maneras:
 - Descuento de un porcentaje sobre el viaje más barato
 - El viaje más barato, gratuito

Ambas opciones, fomentarán el uso del transporte público.

Ventajas en el día a día

Esta nueva tarjeta, junto con su nuevo sistema de tarifas y de pago, traería consigo unas ventajas notables para la ciudadanía, la empresa concesionada y para la administración pública.

Reducción de costes y agilización del transporte

Reduciría los costes de los billetes tradicionales, y agilizaría el proceso de subir al medio y bajar de él, ya que no habría que imprimir billetes y mostrarlos, simplemente pasar la tarjeta por el lector. Además, ahorraría dinero a la ciudadanía y a la administración, porque en ella irían incluidos los abonos, la tarjeta ciudadana, la tarjeta de transporte joven e incluso la tarjeta de familia numerosa.

También, se podría hacer lo mismo que hace “Transport for London” en Londres con su tarjeta Oyster, con lo que se ahorraría dinero y se contaminaría menos. Este sistema se basa en:

1. Obtención por el cliente de la tarjeta con el pago de una fianza.
2. Uso de la tarjeta por parte del cliente, viajando y recargando.
3. Una vez finalizado su uso, en caso de turistas, devolución de la tarjeta en una máquina autoventa, en la cual se devuelve la fianza y el saldo que quedaba en la tarjeta.
4. Comprobación por un empleado que la tarjeta esté en buen estado, y en caso afirmativo, reutilización de ella, volviendo al punto 1.

Una gestión más eficiente

La gestión de los medios de transporte sería más eficiente, ya que, los datos de uso del transporte público estarían centralizados.

Puesta en marcha

Para poner esta tarjeta nueva en marcha, se iniciaría un periodo de pruebas de unos 6 meses, en los que se actualizarán las máquinas existentes y se colocarían las nuevas. Se harían pruebas de funcionamiento con un número determinado de habitantes, usuarios

habituales del transporte público, residentes en toda Navarra. Pasados estos 6 meses, se haría una evaluación del funcionamiento, y después de corregir los posibles fallos, se lanzaría a toda la población. Para ello, se haría una campaña de publicidad, sobre todo a las personas usuarias de más de un medio de transporte.

Ejemplos en el estado, que se podrían usar como modelo a seguir

Consorcio de Transportes de Bizkaia, con su tarjeta Barik. (<https://ctb.eus>)

Consorcio de Transportes del área de Zaragoza, con su tarjeta Lazo. (<http://tarjetalazo.es>)

Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa, con su tarjeta Mugi (<http://mugi.eus>)

Y después de su lanzamiento, ¿qué?

Después de su lanzamiento, se crearían los abonos mensuales, y anuales, de los cuales su precio dependerá de la situación social de la persona usuaria, de las zonas que tengan en cuenta, y de la duración que abarquen. Se podrían añadir los abonos actuales de *Moventia*, la empresa que gestiona los autobuses urbanos de Pamplona, e incluso, los abonos *Media Distancia de Renfe*, y otros abonos que existan hoy en día, además de la creación de nuevos que cumplan con la demanda de la ciudadanía, y sean intermodales.

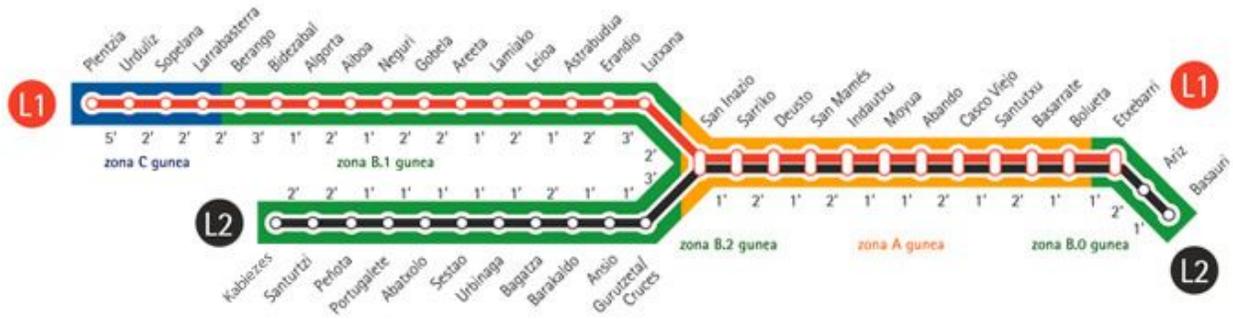
Autobuses interurbanos, que se pueden usar como urbanos

Los actuales servicios interurbanos que realizan parada en las paradas de los servicios urbanos, se podrían usar para trayectos entre paradas del servicio urbano, ya que así, integraremos estos servicios en las ciudades (*véase los servicios de los interurbanos "Lurrealdebús" en San Sebastián*).

Así, se aumentaría la oferta de transporte en las ciudades.

La reforma de las paradas, para incluir la información de las líneas urbanas e interurbanas

La reforma de las paradas por las que pasen y paren líneas interurbanas, mejoraría la información que recibe la ciudadanía al usar estos servicios. Por ejemplo, en una parada del Barrio San Jorge de Pamplona, realizan parada 3 líneas de autobús urbano, y al menos una interurbana, pero no se informa a los usuarios de que esto ocurra, por lo cual, hay una gran desinformación a las personas usuarias. Otra vez, se vuelve a citar al sistema "Lurrealdebús" de Gipuzkoa como referencia para realizar esta actuación.



Obtenida de: <https://labur.eus/mapametro>

Imagen 3:

1 zona:	0,91 €
2 zonas:	1,08 €
3 zonas:	1,19 €

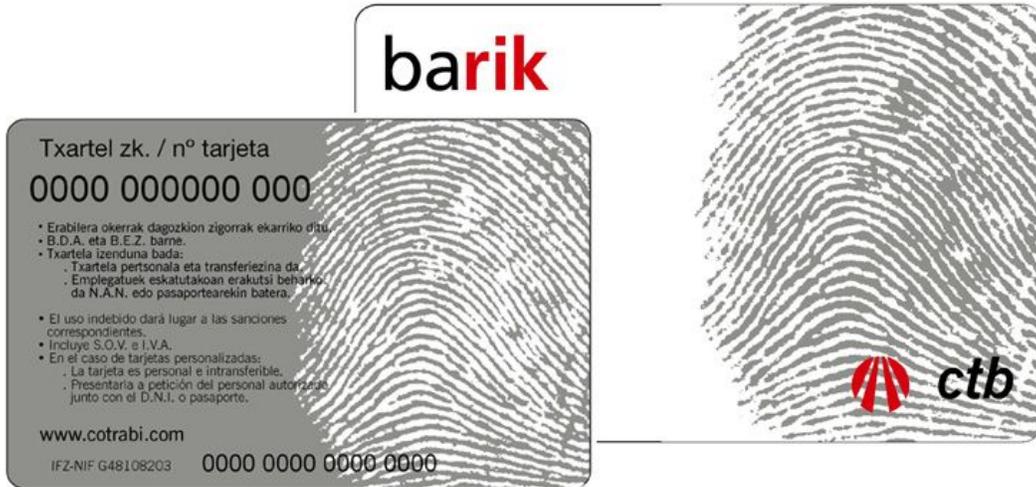
Obtenida de: <https://www.ctb.eus/es/tarifas-metro-bilbao>

Imagen 4:



Obtenida de: <http://www.tcbilbao.com/doc/ManualUsuarioCabinasBARIK2016.pdf>

Imagen 5:



Obtenida de: <http://bilbaosigloxxi.blogspot.com/2011/11/las-claves-del-barik.html>