

Un abono único de transporte

Cristina Arjona Molina
Campaigner de movilidad de Greenpeace

Cátedra **Nos Mueves**

Medidas para seguir fomentando
el transporte público y la movilidad sostenible.

alsa



transyt
Centro
de Investigación
del Transporte

GREENPEACE



Índice



- Punto de partida
- La movilidad importa
- ¿Cómo queremos que sea ese abono único?
- Objetivos del estudio
- Los descuentos actuales en el transporte público
- Experiencias en otros países
- Opiniones de expertos
- Propuesta de Greenpeace
- Cómo podría financiarse
- Ventajas para el medio ambiente y las personas
- Beneficios para la ciudadanía
- Encuesta percepción social abono único. Septiembre 2024

GREENPEACE

Punto de partida



La movilidad forma parte de nuestra vida cotidiana, **es necesaria para satisfacer nuestras necesidades básicas y participar en la sociedad.**

El **aumento de los precios de la energía y la alta tasa de inflación** están ejerciendo presión financiera sobre muchos hogares.

Más del **60% del petróleo se destina al transporte.**

En España, el **transporte es el sector que más gases de efecto invernadero emite.**

En un contexto de **emergencia climática**, estas son cifras que no nos podemos permitir. Necesitamos cambiar la forma en la que nos movemos.

Necesitamos menos coches, menos aviones y **mucho, mucho transporte público.**

Si el 5% de los desplazamientos en la UE que ahora mismo se hacen en coche se hiciesen en transporte público, podríamos reducir las emisiones en 25 millones de toneladas de CO2.

GREENPEACE

La movilidad importa

La movilidad es fundamental en nuestra sociedad, pero los impactos adversos asociados a los medios de transporte convencionales nos llevan a considerar necesario un **modelo más sostenible y justo.**

En el análisis de la movilidad tradicional, se destacan las siguientes problemáticas a gran escala:

- Las **emisiones de Gases con Efecto de Invernadero.**
- La **emisión de contaminantes locales** (como el NO₂ y las Partículas Finas - PM₁₀ Y o PM_{2,5}-) que afectan gravemente a la salud de la ciudadanía.
- **Contaminación acústica.**
- Además, la movilidad tradicional tiene **otros impactos ambientales y sociales**: ocupación del espacio público, accidentalidad, equidad social, etc.



TOGETHER
USTIC
PROTECT
PA
GR

GREENPEACE

La movilidad importa



- El **70%** del espacio público de las ciudades está ocupado por coches.
- En España un **43%** de la población no tiene carnet de conducir.
- El automóvil es el modo de transporte más ineficiente y por tanto el más caro.
- La dependencia del coche expulsa a los sectores más desfavorecidos de la población, quienes por su renta, edad o condición física no pueden asumir un vehículo propio.
- Quienes sí lo tienen dedican hasta un 30% de su presupuesto familiar a comprar y mantener un coche.

Aumentar la oferta de transporte público y reducir la dependencia del coche es una forma de acabar con la brecha social que supone el modelo actual.

GREENPEACE



- En este contexto, el **cambio del coche y el avión al transporte público** es una estrategia crucial para reducir la demanda de petróleo y la emisiones de CO2.
- Para ello, el **precio del transporte público es uno de los factores de decisión para las personas que pueden elegir entre el coche y el avión y el transporte público.** Reducir los precios y conseguir una tarifa plana a un precio asequible es una mejora que podría hacerse con voluntad política. Esta medida también **permitiría a los grupos socialmente desfavorecidos satisfacer sus necesidades de movilidad.**

GREENPEACE

Cómo queremos que sea

- Desde Greenpeace proponemos que sea un **“billete único”**, es decir, **un sistema de tarjeta única de transporte**, expedida por cada comunidad autónoma, pero que permitiría a los usuarios "desplazarse por todo el territorio nacional" y "para todos los medios de transporte colectivo".
- Tarifa plana que permitiría usar **todos los servicios disponibles: autobús, tren, tranvía y cualquier otro medio de transporte que dependa de las distintas administraciones públicas** para hacer desplazamientos urbanos e interurbanos. Es decir, poder usar todo el transporte público del país a un precio asequible.
- El objetivo es que las **personas usuarias perciban la red de transporte público como un único sistema integrado**, desde el punto de vista de las correspondencias, de la coordinación del servicio y de los precios.
- Este abono simplificará las tarifas del transporte. Por tanto, facilita aún más el **cambio del coche y el avión por medios de transporte más respetuosos** con el medio ambiente.
- Un **precio del transporte asequible debe ser una política estructural** que ayude a paliar los efectos de la subida del coste de vida. Los abonos únicos de transporte pretenden aliviar a las familias, sobre todo a las de renta más baja -que son las que más utilizan el transporte público- y contribuir a la autonomía energética de España y Europa. Porque el **transporte público es el único medio que garantiza el derecho social a desplazarse libremente y en igualdad de condiciones**.



GREENPEACE

Objetivos

El principal **objetivo** de este trabajo es identificar cuáles son las condiciones necesarias para que sea viable la implantación de un abono único de transporte en España (sin límites de uso geográfico, horarios, ni de tipo de transporte público), que se pueda utilizar, por tanto, en todo el territorio nacional.



[Descargar](#)

GREENPEACE

¿Cómo han influido los descuentos de transporte en España?



Aumento de viajeros

El transporte público supera por primera vez en 2023 los 5.100 millones de viajeros un 18,2% más que en 2022

Subida del 29% de usuarios respecto a los registros anteriores al inicio de la pandemia (INE)

Apoyado en la bonificación de los abonos que el Gobierno impulsó junto a las comunidades para contrarrestar el aumento de los precios a raíz de la invasión de Ucrania, el transporte urbano incrementó el año pasado su uso en un **20,9% en tasa interanual; el interurbano, un 18,9%, y el especial y discrecional, un 1,9%.**

GREENPEACE

Hay otros países donde ya funciona

AUSTRIA

Nombre: KlimaTicket

Qué incluye: Todos los medios de transporte público del país: autobuses, tranvías, metros, trenes, trolebuses, etc.

Cuánto cuesta: 91,25€/mes (1.095€/año)

Desde cuándo funciona: Octubre 2021

Impacto: 170.000 usuarios los primeros meses. El 85% de los usuarios han sustituido el coche por este modo de transporte.

ALEMANIA

Nombre: DeutschlandTicket

Qué incluye: Trenes subterráneos y suburbanos, tranvías, autobuses urbanos y regionales, trenes regionales.

Cuánto cuesta: 49€/mes (588€/año)

Desde cuándo funciona: Prueba piloto en verano de 2022, implementación en mayo 2023.

D-Ticket redujo el número total de kilómetros recorridos en coche en torno a un 7,6%.

Una reducción del 7,6% de los kilómetros recorridos corresponde a un ahorro de CO2 de unos 6,7 millones de toneladas. En el total del sector del transporte, las emisiones disminuyeron en torno al 4,7%.

Fuente: Ariadne D-Ticket Impact Tracker 2024

HUNGRÍA

Nombre: Tarjeta de viaje nacional

Qué incluye: Todas las líneas de autobús y tren en el país operadas por las compañías ferroviarias y autobuses (excepto urbano).

Cuánto cuesta: Nacional: 49€/mes (588€/año). Regional: 25€/mes (300€/año)

Desde cuándo funciona: Mayo 2023

Impacto: Por determinar, poco tiempo en funcionamiento.

PORTUGAL

Nombre: Pase Ferroviario Nacional

Qué incluye: Válido únicamente para trenes regionales.

Cuánto cuesta: 49€/mes (588€/año)

Desde cuándo funciona: Agosto 2023

Impacto: Por determinar, acaba de entrar en vigor.

GREENPEACE

Hay otros países donde ya funciona

Los principales efectos positivos que se destacan de la implementación del un abono único de transporte en estos países han sido:

- La **captación de un importante número de viajeros que solían utilizar otras formas de desplazamiento, pero principalmente el vehículo privado**, como se ha visto en el caso de Alemania.
- La **conveniencia y la simplicidad que puede ofrecer un abono de este tipo**, lo que resulta llamativo entre la población por su comodidad y porque puede ofrecer tarifas más favorables en comparación con la compra de billetes individuales cuando se realice un uso.
- La **reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y gases contaminantes**. Esto contribuye a mejorar la calidad del aire y la salud de las personas, a la vez que avanza en la consecución de los objetivos de la mitigación del impacto del cambio climático.



GREENPEACE



Opiniones de expertos



- * En términos generales la mayoría **considera necesario** implementar el abono único
- * Necesidad de incluir como **mínimo los servicios de transportes urbanos, cercanías y media distancia**, pudiendo incluirse la bicicleta, taxi y/o coches compartidos.
- * Como principal obstáculo destaca la **descentralización administrativa existente** en la actualidad en cuanto a la gestión de los diferentes servicios y tipos de transporte público.

- * Consenso en que existe un amplio abanico de posibilidades para reformar impuestos o crear otros nuevos, principalmente enfocados a **restringir el uso de medios de transporte más contaminantes**, de los que obtener una financiación extra para costear esta medida.
- * **Rechazo rotundo a que sea gratuito** en este caso.
- * Necesidad de **coordinarse a través de un organismo a nivel estatal**, en línea a lo que planteaba la Ley de Movilidad Sostenible.

- * Debe ir acompañado de un **reforzamiento de la inversión y el mantenimiento del servicio** para que resulte atractivo y a la vez se adecúe a la potencial demanda que se puede esperar por el establecimiento de un abono único de estas características.
- * En líneas generales será **positivo para la preservación y protección del medioambiente**, favoreciendo la reducción de los efectos negativos de la contaminación por el uso del vehículo privado.
- * Será una **herramienta en la lucha contra el cambio climático** que favorezca la reducción de emisiones del sector del transporte.
- * Si se diseña de manera correcta y eficiente puede resultar una **herramienta útil para conseguir restringir el uso del vehículo privado en favor del transporte público**, favoreciendo un cambio en el reparto modal.

- * Si se diseña de manera correcta y eficiente puede resultar una **herramienta útil para conseguir restringir el uso del vehículo privado en favor del transporte público**, favoreciendo un cambio en el reparto modal.
- * Complementariedad de esta medida con la **bonificación de los viajes a la ciudadanía insular con origen/destino en la península**, diferenciándose en que el abono único es para transporte público colectivo de viajeros.
- * Se debe garantizar la **equidad y acceso** a este abono único a las zonas rurales.
- * Necesidad de **voluntad política** para que se lleve a cabo con éxito

GREENPEACE

Opiniones de expertos



- * **Falta de intermodalidad en España:** A diferencia de Alemania, España no ha logrado solventar la barrera tarifaria y carece de una intermodalidad generalizada en cuanto a billetes de transporte.
- * **Transporte público discontinuo en España:** España tiene una oferta de transporte público irregular, lo que limita el acceso en áreas rurales y dificulta la conectividad entre diferentes modos de transporte.
- * **Problemas con el sistema concesional en España:** El sistema de concesiones “a riesgo y ventura” en España está desactualizado, lo que genera problemas de competencia entre administraciones y contribuye a la ineficiencia en el servicio.

- * La estructura organizativa y administrativa de su gestión debe buscar el **equilibrio entre administraciones y consorcios**, pues a priori a estas les puede resultar negativo el perder capacidad de decisión y gestión, es decir autonomía, pero debe mirarse desde **la perspectiva del usuario/cliente, buscando la simplificación y la optimización del servicio.**
- * Posibilidad de establecer un abono básico y a partir de ahí establecer otras opciones ajustado al grado de cobertura territorial, con un precio acorde a los servicios que integre.
- * Una opción sería la **inclusión de los distintos tipos de transporte y servicio por fases**, esto facilitaría realizar un análisis y evaluación de la implantación de la medida, principalmente, funcionamiento, número de beneficiarios, usos y distribución de ingresos y gastos/costes. Todo esto, implica un diseño amplio necesitándose la implicación de un gran número de actores en función de sus competencias.
- * Aunque se establezca un organismo gestor a nivel nacional, se debe dar **cabida en él a representantes o delegaciones territoriales (autonómicas y locales)**, que sirva para canalizar sus posiciones, criterios y demandas o propuestas.

- * No solo debe analizarse en términos de viabilidad financiera, sino que también debe plantearse en términos de **viabilidad económico-social y medioambiental.**
- * **Debe garantizarse su financiación mediante un mecanismo estructural en el largo plazo.**

GREENPEACE

Propuesta

Tipos de transporte con posibilidad de incluirse en el abono único

Modo de transporte	Tipo de servicio
Transporte urbano	Metro
	Autobus
	Cercanías
Ferrocarril	Media distancia convencional
	AVANT y AVE
Carretera	Transporte interurbano regular de viajeros por carretera

Desde **Greenpeace pedimos un abono único de transporte** con carácter mensual, trimestral o anual, que permita usar cualquier medio de transporte por todo el territorio.

Desde Greenpeace **proponemos T-lleva**, una tarjeta con tarifa plana de 1 € al día para el transporte, que permitiría usar todos los servicios disponibles, como el autobús, tren, metro, tranvía y cualquier otro medio de transporte público.

Este abono único además debe ir **acompañado de mejoras en la oferta y servicios de transporte prestados ofreciendo así un servicio de calidad para los usuarios** permitiendo de esta manera absorber la demanda que se produzca, evitando trastornos a los usuarios por la falta de capacidad de la oferta. Asimismo es necesario su implantación mediante sistemas tecnológicos apropiados que permitan la sencillez de uso tanto para usuarios como para administraciones.

Además, estos abonos deben **garantizar la equidad y la igualdad** de acceso a todo el territorio español, esto es, teniendo en cuenta las zonas más rurales y las zonas insulares.

GREENPEACE

Propuesta

Análisis preliminar de los posibles costes que puede suponer para la administración pública el establecer uno u otro tipo de abono en función de los servicios que se incluya y los descuentos que se apliquen, así como los posibles efectos que podría tener en la demanda.

*** Alternativa 1:** se considera un abono único que incluye todo el transporte metropolitano, la media y larga distancia, tanto por carretera como en ferrocarril.

Para esta alternativa se estima que la demanda aumentaría entre un 32,49% y un 54,47%, obteniéndose unos ingresos de entre 416,84 millones de euros y 485,98 millones de euros, siendo la aportación mediante subvenciones por parte de las administraciones públicas de entre 2.049,07 millones de euros y 2.032,13 millones de euros.

*** Alternativa 2:** se considera un abono único que incluya todo lo mencionado en la alternativa 1, pero añadiéndole también la Alta Velocidad (hasta 100 minutos).

Para esta alternativa se estima que la demanda aumentaría entre un 32,77% y un 55,23%, obteniéndose unos ingresos de entre 524,02 millones de euros y 611,50 millones de euros, por lo que la aportación mediante subvenciones por parte de las administraciones públicas estaría entre los 2.194,18 y los 2.177,98 millones de euros.

GREENPEACE

¿Cómo podría financiarse?

- **Impuesto al queroseno de los aviones.** Este combustible está 100% libre de impuestos 💰 España podría ingresar 4.610 millones €/año.
- **Adiós a la ventaja fiscal del diesel sobre la gasolina.** Igualando este impuesto se puede aumentar la recaudación entre 💰 2.621,3 millones de euros y 6.850,2 millones de euros.
- **Que los billetes de avión internacionales empiecen a cobrar también el IVA.** El avión contamina 20 veces más que el tren. Un sistema fiscal justo basado en las emisiones de CO2 reduciría además, la demanda de vuelos contaminantes. Podríamos recaudar así unos 💰 951,8 millones de euros.
- **Basta de financiar combustibles fósiles.** Si invertimos la bonificación del descuento de 0,20€ de combustible aplicado en 2022 al abono único de transporte dispondríamos de 💰 6.000 millones de €.
- **Un impuesto sobre las ganancias extraordinarias de las empresas de combustibles fósiles.** La ONU pide gravar los beneficios extraordinarios de las petroleras, gasistas y eléctricas para 💰 que paguen para paliar los daños de la crisis climática que han provocado.

GREENPEACE

Ventajas para el medio ambiente y las personas

Menos coches, más salud y clima

- Gracias al precio asequible que tendrá el abono único de transporte se producirá un trasvase de viajeros del vehículo privado al transporte público y, como consecuencia, se reducirán notablemente las emisiones de CO2 de los automóviles y de otras partículas altamente contaminantes.
- El transporte público consume mucha menos energía y provoca muchas menos emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) que los coches o los aviones. Según datos de la AEMA, los **trenes emiten en la UE una media de 33 gramos de GEI por pasajero-kilómetro, los autobuses 80g, los coches 143g y los vuelos 160g.**

Ahorro en la economía familiar

- El transporte asequible es un medio fácil y eficaz de reducir los gastos generales del hogar, al tiempo que permite a las personas satisfacer necesidades básicas de movilidad.

GREENPEACE



Ventajas para el medio ambiente y las personas



* **Mayor accesibilidad:** un abono único de transporte facilita el desplazamiento de las personas, pues al eliminar la necesidad de obtener billetes individuales o diferentes tarjetas de transportes, se fomenta la movilidad y se reduce la barrera económica para utilizar los servicios de transporte que se incluyan.

* **Ahorro económico:** al unificarse todos los sistemas de transporte en torno a un único abono los precios se homogeneizan y puede resultar beneficioso para los usuarios si se compara con las tarifas anteriores a la existencia de este tipo de abono. Estos abonos ofrecen descuentos o tarifas planas que permiten un uso ilimitado del transporte

* **Flexibilidad y comodidad:** la existencia de este abono que integre diferentes tipos de transporte permite a las personas usuarias una mayor flexibilidad en los desplazamientos aumentando la accesibilidad a la oferta disponible de transporte, captando a su vez usuarios debido a la comodidad que supone el no tener que disponer de diferentes abonos o billetes, según el transporte a utilizar.

* **Promoción de la movilidad sostenible:** el éxito de un abono de este tipo puede llegar a influir en las tendencias de movilidad de la población, buscando que las personas reduzcan su dependencia de los vehículos privados, reduciendo así la contaminación y las emisiones de gases de efecto invernadero.

* **Mejora de la calidad de vida:** este punto está vinculado con el anterior, pues la reducción de la calidad del aire que conlleva la reducción del vehículo privado mejora la calidad de vida y la salud de la ciudadanía.

* **Atascos:** al fomentar el uso del transporte público esto tendría como efecto la reducción

GREENPEACE

Encuesta percepción social sobre la implantación de un abono único de transporte

Fuerte respaldo social a la creación de un abono único que permitiría a los usuarios acceder a todos los modos de transporte público (autobuses, trenes, tranvías, metros, bicis, etc.) en todo el territorio, con una tarifa plana asequible.

Apoyo Ciudadano:

- El 75% de los encuestados considera útil un abono único de transporte para mejorar la movilidad y reducir emisiones.
- El 85% apoya la transición hacia un sistema de abono único permanente.



[Descargar](#)

GREENPEACE

Encuesta percepción social sobre la implantación de un abono único de transporte

Datos sobre los descuentos actuales:

- Tendencia generalizada a usar con mayor frecuencia el transporte público, el número de usuarios habituales ha aumentado significativamente, pasando **del 28 % al 57,1 %**.
- **44,75% de los nuevos usuarios** que antes no usaban el transporte público provienen del transporte privado.
- Pregunta si continuarán utilizando el transporte público en caso de que se retiraran los descuentos.
 - 36,5 % indicó que viajaría menos
 - 35,7 % optaría por usar más el transporte privado
 - 27,8 % no modificaría su uso del transporte público.

Propuesta de abono único:

- Precio asequible (30-49 €) considerado adecuado por la mayoría.
- El 92,4% cree que el abono contribuirá a la protección medioambiental.
- El 87,7% usaría el abono para reducir su huella de carbono.

GREENPEACE

