

# Billete de papel

El nonagenario billete aéreo de papel se jubila, dando paso a una nueva era en la aviación comercial: la del billete electrónico

## El papel se despide

El primero, hace ya 93 años, se parecía a una entrada de teatro. Y como antes de cualquier función, un tipo con gorra y uniforme lo revisó, le hizo un pequeño corte y acompañó al asiento a su comprador. Comenzaba el espectáculo. Era el primer billete de avión en papel y con él arrancaba la historia de la aviación comercial tal y como hoy la entendemos.

Desde entonces, los ha habido que se rellenaban a mano, los que lucieron la solera carga –más propia de la burocracia funcional– que les otorgaba el papel de calco y luego nos acostumbramos al engorroso billete con tres capas de papel semiduro que nos rompió más de un bolsillo de chaqueta. El de 1914 fue el primero. Y sin esperar a que celebre su centenario, este año se imprimirá el último. La aviación comercial abre en unos meses una nueva etapa sin billetes de papel.

La Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA, en sus siglas en inglés) ha impuesto a todos sus asociados –265 aerolíneas, que concentran el 94% del tráfico aéreo mundial– la fecha límite del próximo 31 de mayo para que emitan la totalidad de su billeteaje en *tickets* electrónicos.

La despedida del papel llega tarde. El último billete tenía que haberse impreso en 2007. Aun así, el trabajo realizado para convertir los pasajes de papel en un mero artículo de coleccionista ha sido abundante y rápido: en 2004 los billetes electrónicos representaban tan sólo el 16% del total; 2007 se cerró con ese porcentaje situado en el 92%. Las aerolíneas españolas se han erigido en este tiempo en alumnas aventajadas y ya emiten la práctica totalidad de sus billetes en modalidad electrónica. El suplemento de 15 euros que llevan un par de años cobrando a los nostálgicos que se resistían a abandonar el papel ha cumplido su función.

**El e-ticket es una simple grabación** electrónica que contiene de manera virtual la misma información que los antiguos billetes de papel sobre la reserva, el pasajero, el itinerario... La misma información, pero con ventajas. El pasajero tan sólo tiene que presentar en



el aeropuerto su DNI para facturar, dispone del mismo billete para la ida y la vuelta y, lo mejor para tanto despistado, es imposible perderlo. Ya nadie se queda en tierra por haber extraviado el billete.

**Más prosaicos son los beneficios** que obtendrán las propias compañías aéreas. Las aerolíneas asumen un coste de diez dólares (6,6 euros) en la impresión de cada billete de papel, mientras que con el boleto electrónico el gasto es de apenas un dólar (unos 0,75 euros). En el momento en que el 100% del billeteaje sea electrónico, la industria aérea se beneficiará de un recorte global de sus costes de al menos 3.000 millones de dólares (unos 2.000 millones de euros) cada ejercicio.

En paralelo, las ventajas del *e-ticket* –presumen las aerolíneas– también serán palpables para el medio ambiente. La eliminación de los billetes de papel permitirá, según cálculos de IATA, evitar la tala de 50.000 árboles maduros cada año, unos cinco kilómetros cuadrados de bosque. ¿Estarán contempladas en las cuentas de IATA el papel que gastamos para imprimir el localizador de nuestro vuelo en casa o en la oficina? Probablemente también el viajero deba hacer un esfuerzo.

**La supresión del billete de papel ahorrará a las aerolíneas 2.000 millones de euros al año y evitará la tala de 50.000 árboles maduros**