

LOS BILLETES UNICOS Y LAS TARJETAS INTELIGENTES SON CLAVES PARA EL FUTURO

## La UITP prepara la intermodalidad en el transporte público urbano

La Unión Internacional de Transporte Público (UITP) pretende que no se la vea simplemente como una asociación profesional encaminada a promocionar el transporte público, sino más bien como una organización dinámica capaz de ofrecer a sus miembros soluciones prácticas a sus problemas. Coincidiendo con la celebración de Citytransport, que se celebra en Stuttgart entre el 2 y el 5 de junio, VIA LIBRE reproduce un artículo que publicará también en junio la revista International Railway Journal, IRJ.



Metropolitano de Londres

**U**n de las mayores desventajas del transporte público, en relación con el automóvil, es que rara vez este tipo de transporte se hace puerta a puerta, de manera que los viajeros a menudo tienen que utilizar más de un modo de transporte para llegar a su destino. Con frecuencia, el viajero necesita distintos billetes, además, la información que recibe puede resultar insuficiente, las instalaciones de intercambio escasas, y por si fuera poco, puede darse una falta de coordinación entre las conexiones. Sin embargo, si se abordaran cada uno de estos aspectos indivi-

**\*Pierre Laconte**

dualmente se podría llegar a conseguir una cadena de transporte sin fisuras.

La UITP realiza en estos momentos una encuesta entre los centros de información de transporte público que ya está empezando a reflejar cuáles son los mejores sistemas.

Por ejemplo, el Centro de Información de Transporte de los Países Bajos, que facilita información sobre todos los modos de transporte de superficie existentes, recibe 10 millones de llamadas al año. Fue creado por los Ferrocarriles Neerlandeses (NS) y por todas las empresas transportistas urbanas y regionales, que reciben ingresos procedentes de las llamadas telefónicas de las personas

que solicitan información.

En Noruega, Trafikanten proporciona un servicio similar, que incluye todas las formas de transporte de la región de Oslo. Por su parte, el sistema Rutas de Transporte de Londres consiste en un servicio de información telefónica de todos los modos de transporte del área de Londres.

Es obvio que los viajeros deben disponer de una buena información sobre los servicios que tienen a su alcance a la hora de planificar su viaje. También necesitan que en las terminales las señales indicativas sean claras y fáciles de entender y que durante el viaje reciban información exacta y actualizada. Las empresas

transportistas nunca podrán convencer a los conductores para que dejen el coche en casa, si no se promocionan adecuadamente otras alternativas de transporte.

**Atocha.** Es necesario desarrollar centros de intercambio bien organizados. La estación de Atocha, en Madrid, constituye un buen ejemplo de ello, ya que combina en un edificio con varios niveles servicios de cercanías y de largo recorrido, la terminal de trenes de alta velocidad y el metro. La antigua estación, con la cubierta de cristal, fue transformada en un exótico jardín tropical, que alberga además un restaurante.

Los billetes únicos constitu-

yen una de las partes más importantes a la hora de conseguir una cadena de transporte sin fisuras. Consciente de la importancia de ello, la UITP está preparando su tercer congreso mundial sobre los últimos avances realizados en el terreno de la emisión automática de billetes, congreso que se dirigirá especialmente a las empresas transportistas y se celebrará en Bolonia, Italia, del 12 al 15 de febrero del próximo año.

Uno de los mejores ejemplos en materia de emisión de billetes tiene lugar en Hong Kong, donde Mass Transit Railway, empresa ferroviaria de cercanías, y otra empresa ferroviaria, Kowloon Canton Railway, empezarán a introducir tarjetas inteligentes en septiembre. El sistema estará en pleno funcionamiento el año que viene, y en él se incluirá metro, autobús, ferrocarril y transbordador. Se instalarán más de 5.000 procesadores de tarjetas inteligentes, que tardarán 400 décimas de segundo en procesarlas. Se distribuirán alrededor de tres millones de tarjetas, algunas de las cuales serán personalizadas, lo que resulta muy útil en caso de robo.

**Ventajas.** Las tarjetas inteligentes ofrecen grandes ventajas tanto para las empresas transportistas como para los viajeros. En general, la fiabilidad del equipo resulta mucho más elevada con la tecnología de las tarjetas inteligentes, ya que no existen piezas móviles en el aparato lector del billete. Tampoco hay necesidad de imprimir en el billete la cantidad de dinero sobrante, como ocurre con los billetes clásicos que acumulan la cantidad. Los viajeros pueden pasar por los lectores sin necesidad de detenerse para insertar los billetes y luego retirarlos.

Alrededor del 80 por ciento de los viajeros desconoce la cantidad que se les cobra cada vez que utilizan la tarjeta inteligente en sus trayectos, lo que



Se estudiarán los últimos avances sobre emisión automática de billetes.

hace que el transporte público se parezca al automóvil. Además, resulta incluso más cómodo que el automóvil, ya que a igual número de viajes, la tarjeta inteligente hay que recargarla menos veces, mientras que el automóvil exige un mayor número de reposiciones de gasolina.

En Hong Kong, las empresas transportistas tienen previsto emprender distintas estrategias de mercadotecnia, pese a

que poseen las mismas tarjetas inteligentes.

Por ejemplo, Kowloon Canton Railway, en un intento de descongestionar la hora punta, anunció en la radio que los viajeros que utilicen el transporte público antes de las 7.30 podrán acceder a billetes de precio reducido.

La capital de Corea, Seul, ha puesto en marcha probablemente el proyecto más importante del mundo de tarjetas



Tranvía de Zurich.

inteligentes integradas. El sistema empezará a funcionar el año que viene e incluirá ferrocarril, metro, autobús, taxis, así como los aparcamientos de la ciudad y del área metropolitana. Al igual que en Hong Kong se creará una cámara de compensación que distribuirá los ingresos entre las distintas empresas transportistas.

Por otra parte, en Berlín se está desarrollando una tarjeta de dos "chips". Uno de estos "chips" será de contacto y servirá para cargar la tarjeta con dinero, mientras que el otro será un "chip" sin contacto, cuyo objeto es cargar la correspondiente cantidad cada vez que se utiliza la tarjeta.

En la ciudad australiana de Melbourne se está desarrollando otra experiencia interesante, que consiste en que la responsabilidad de emitir los billetes se ha delegado en el sector privado, de forma que los posibles riesgos industriales no recaen en el ámbito público.

La UITP cuenta con suficiente experiencia como para desarrollar en el terreno del transporte público métodos de pago totalmente integrados, ya sea mediante una fórmula de monedero electrónico o mediante acuerdos con las entidades emisoras de tarjetas de crédito.

Así pues, la no interrupción de la cadena de transporte, será uno de los principales temas que se debatirán en el 52 congreso de la UITP, que se celebrará en la ciudad alemana de Stuttgart entre el 2 y el 5 de junio. Esta edición será la más amplia de cuantas hasta ahora se han celebrado, y está previsto que asistan 2.500 delegados. En la exposición paralela se darán cita 400 expositores, distribuidos en 14 vestíbulos que suponen una superficie total de 22.000 m<sup>2</sup>. □

**\* Pierre Laconte es secretario general de la Unión Internacional de Transporte Público (UITP).**