

Tema especial 1 **Nuevas fronteras en los ferrocarriles de pasajeros**

Segmentos inteligentes para el transporte público urbano: Un estudio internacional de las prácticas

Pierre Laconte Secretario general honorario de la Asociación Internacional del Transporte Público (UITP)

Los operadores de transportes públicos urbanos están desarrollando en todo el mundo segmentos de mercado nuevos para atraer más usuarios. Aprovechando su amplia experiencia, el autor presenta una variedad de nuevos segmentos inteligentes, incluyendo sistemas nuevos de venta de billetes con tarjeta inteligente, como la tarjeta Octopus de Hong Kong, la introducción de sistemas LRT e interfaces mejoradas entre servicios ferroviarios de alta y baja velocidad, enlaces ferroviarios con aeropuertos, sistemas para compartir vagones, etc., haciendo hincapié en la importancia de una política del uso de la tierra que favorezca el transporte público.

Avanzadísima venta de billetes automatizada

Jorge M. Rebelo Principal especialista en transporte, Banco Mundial

Los desarrollos técnicos han proporcionado nuevas tarjetas más seguras para adquirir billetes, con capacidad multifuncional, para hacer transacciones rápidas sin contacto, etc. El pago de los billetes está pasando de ser cerrado (una compañía que emite una sola tarjeta) a abierto (múltiples proveedores de tarjetas y servicios), lo que permite a las agencias de transporte tomar parte en una red de comercio electrónico sin dinero efectivo. Se presentan varios ejemplos del mundo, incluyendo EE.UU., con 10 temas principales para establecer normas y la interoperabilidad de sistemas de tarjetas inteligentes sin contacto.

Introducción y futuro desarrollo del sistema de venta de billetes por tarjeta IC sin contacto Suica

Akio Shiibashi Director senior, Proyecto del Suica de JR Este

JR Este inauguró el sistema de venta de billetes por tarjeta IC sin contacto Suica en noviembre de 2001. El éxito fue inmediato. En mayo del año 2002 ya eran más de 4 millones de personas las que poseían una tarjeta Suica, y el sistema es el más grande del mundo con 7.000 máquinas instaladas en una densa red ferroviaria que se extiende por todo la enorme área metropolitana de Tokio. El autor describe detalles de los logros técnicos y pronostica las posibilidades del futuro desarrollo de Suica.

Hacia la interoperabilidad de pasajeros

Takahiko Ogino Director de la División de Información y Asuntos Internacionales, Instituto de Investigación Técnica Ferroviaria (RTRI)

Los desarrollos de la TI (tecnología de la información) más recientes tal vez puedan hacer realidad sistemas basados en software que proporcionen una información eficaz para la transferencia intermodal sin problemas de las personas. Como líder del llamado proyecto CyberRail que lleva a cabo el Grupo JR, el autor ofrece una descripción sencilla de su concepto básico, las TI requeridas, incluyendo un sistema para posicionar y seguir elementos en movimiento mediante GPS, y la arquitectura del sistema con medidas de seguridad muy sofisticadas para proteger la privacidad e impedir la piratería informática, el ciberterrorismo, etc.

Tema especial 2 **Ferrocarriles patrimoniales (parte 3)**

El papel de las organizaciones que aglutinan a varios grupos en el desarrollo de los ferrocarriles patrimoniales

David T. Morgan Presidente, Asociación de Ferrocarriles Patrimoniales

El primer papel de la HRA (siglas en inglés de la Asociación de Ferrocarriles Patrimoniales) fue el de proporcionar consejos gratis, pero hoy día, representando a los ferrocarriles patrimoniales británicos e irlandeses que transportaron más de 9 millones de pasajeros en 2000, con una facturación de 50 millones, el papel preponderante de la HRA se orienta hacia en el mercado para responder así a las necesidades de los miembros. El ejercer presión para obtener algo también es una actividad importante, porque las oficinas gubernamentales, incluyendo el Departamento de Transporte y el Ministerio de Asuntos Interiores, consultan frecuentemente a la HRA para pasar legislación. En 1994 se formó una federación europea de ferrocarriles patrimoniales (FEDECRAIL), y existe una propuesta para establecer una asociación internacional.

Viabilidad de los ferrocarriles patrimoniales: Un enfoque económico

John A. Tillman Instituto de Estudios Ferroviarios, York

Formulando una definición económica de los ferrocarriles patrimoniales como proveedores de bienes tanto públicos como privados, gestionados principalmente por organizaciones sin fines de lucro que dependen de los trabajos de voluntarios, el autor analiza sus posiciones en el siempre cambiante mercado del ocio y del turismo, y estima las tendencias a la disminución de los servicios voluntarios, concluyendo que hay margen para el optimismo pero no para la complacencia.

¿Dé quién es este ferrocarril patrimonial? Un estudio de la motivación de los voluntarios

Geoff W. Goddin Universidad Thames Valley

Los trabajadores voluntarios son indispensables para el funcionamiento de los ferrocarriles patrimoniales. Sin embargo, como las operaciones de este tipo de ferrocarriles han incrementado su complejidad operacional y financiera, también ha aumentado el papel de los trabajadores voluntarios. Los estudios y análisis del autor revelan las características y motivaciones de los voluntarios que trabajan en dos ferrocarriles del Reino Unido.

Otro punto de vista Diario en Japón

Musa Abd. Rahamadan Director de propiedades senior, Ferrocarriles Malayos

Un becario de JR Este procedente de Malasia describe cómo pudo adaptarse al enorme y ruidoso entorno de Tokio y a la vida japonesa tan diferente de la de su propio país.

Compañías ferroviarias en Japón 6 Oeste del gran Tokio

Makoto Aoki Profesor asociado, Universidad de Toyama

El sexto artículo de la serie se dedica mayormente a los suburbios residenciales del oeste de Tokio, incluyendo la línea principal Chuo de JR Este y sus líneas secundarias, la línea Tojo de los Ferrocarriles Tobu, los Ferrocarriles Seibu, el Ferrocarril Eléctrico de Odakyu y el Ferrocarril Eléctrico de Keio.