



Gestión de Tarifas Interoperables

Descargue aplicaciones locales en medios compatibles

QUÉ

El mundo en el que vivimos cada vez se vuelve más pequeño. Cruzamos fronteras con mayor facilidad que antes y la distancia que recorremos aumenta. ¡Si vives en Bruselas, en dos horas puedes llegar a Londres, París, Colonia y Ámsterdam! Estas ciudades utilizan distintos sistemas de billete electrónico: MoBiB, Oyster, Navigo, ((eTicket y OV-Chipkaart.

Puede que se pregunte: “¿Quién necesita la interoperabilidad si casi nunca viajo a esos sitios?”. Tal vez, aunque puede que visite con frecuencia las ciudades vecinas. Desde éstas, la gente viaja a otras ciudades y a otras... Por tanto, Ámsterdam está vinculada a París y Londres, a Munich, formando parte de su “Gran Región”.

También en el billete electrónico hay ya muchas formas de interoperabilidad, como en Isla de Francia, desde 1977, los Países Bajos desde 1980, las numerosas Verbünde de Alemania, etc. En 2007, la UITP publicó la posición oficial “Everybody Local Everywhere” (Todo el mundo como en casa, en cualquier lugar), que recomendaba encarecidamente la búsqueda de cierto nivel de interoperabilidad entre los distintos sistemas de billete electrónico emergentes en la Gran Región de Europa. En 2008, éste fue el punto de partida del proyecto europeo IFM de gestión de tarifas interoperables (donde “tarifas” significa “sistemas de billete electrónico”), centrado especialmente en la confianza y privacidad, el medio (antes, la “tarjeta”), la organización y la gestión interna. El proyecto finalizó con éxito en junio de 2010, acordándose un primer paso: que los usuarios puedan utilizar su propio billete electrónico (tarjeta inteligente) descargando en sus destinos una aplicación local (programa) en medios compatibles.

POR QUÉ

Presumimos que el usuario del transporte público desea una movilidad sin interrupciones (conexión física de los viajes, integración tarifaria, información puntual y pagos sin defectos). Parte de esa experiencia es el concepto de “todo el mundo como en casa, en cualquier lugar”, que expresa la necesidad de entender el funcionamiento del transporte público en otros lugares. Pero podría ir mucho más lejos. Por ejemplo: ¿debería disfrutar un jubilado de Estocolmo en Roma de la misma reducción que cualquier jubilado italiano; o un estudiante Erasmus de Oporto, de derechos análogos a los de sus compañeros de Berlín? La gestión de tarifas interoperables puede simplificar éstos y otros conceptos e ideas fundamentales si los operadores y autoridades responsables están dispuestos a apoyarla a nivel local. La meta es que las regiones puedan ofrecer tarifas sin interrupciones y, como cualquier mejora, que esto conlleve un aumento de pasajeros y un cambio modal favorable.

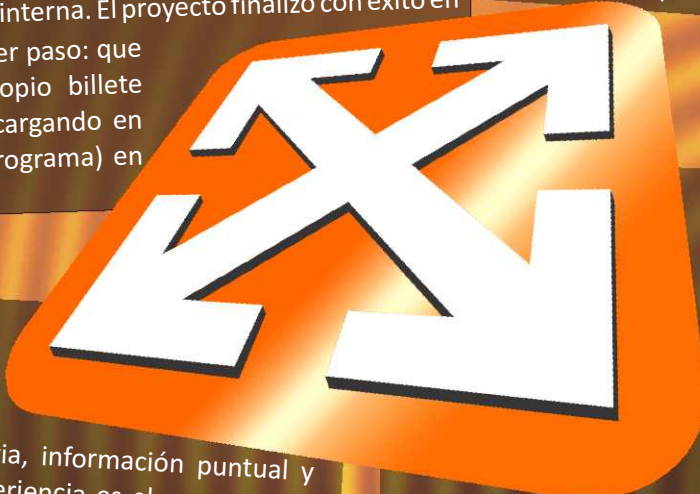
QUIÉN

Algunos miembros del proyecto IFM ya trabajaban en este tema desde 2005 a través de la UITP, cuando había muy pocos expertos con conocimientos profundos de la arquitectura de sistemas distintos al propio. La situación actual es mejor, bastante cordial e incluso de colaboración.

El proyecto IFM unió a representantes del sistema nacional del Reino Unido (ITSO), de ((eTicket de Alemania y de distintos sistemas locales y regionales basados en CALYPSO (de la RATP a la SNCF). El consorcio se completó con dos universidades de París y Newcastle.

El Foro de IFM, un “grupo espejo” con otras partes interesadas, permite participar a muchos más: desde OV-Chipkaart (Holanda) hasta Resekortet (Suecia) y ATAC (Roma) o JR East (Japón), con participantes de un total de 21 países.

El proyecto IFM ha sido cofinanciado por la CE con 740.000 € para un periodo de 30 meses.



CUÁNDO

Esto depende totalmente de su interés por participar. Ya en el Foro de IFM de mayo de 2010 se vio que ITSO, VDV y Calypso pueden adaptar sus aplicaciones para su descarga y coexistencia en una tarjeta o un medio multiaplicación.

Estos medios de IFM podrían estar disponibles para la UE en dos años. No obstante, su evolución dependerá mucho de la futura financiación de la UE.

Lo lógico sería ofrecer un portal de Internet que permita descargar las aplicaciones compatibles. El desarrollo de una aplicación de IFM europea para tipos de productos estandarizados (como un billete sencillo o para un día) podría tardar tres años más. Otro paso sería incluir información del usuario (perfil, dirección, crédito, etc.). Después podrían añadirse valor almacenado o tarifas comunes, cuando los operadores y las autoridades locales así lo acuerden.

Use su propia tarjeta inteligente en su destino – IFM: el futuro del billete electrónico

CÓMO

He aquí una selección de las dos vías establecidas para la hoja de ruta de la interoperabilidad del billete electrónico europeo del proyecto IFM:

1ª vía: carril prioritario para logros rápidos

- a) Interoperabilidad a través de procesos multiaplicación comunes para que el usuario siga utilizando el mismo medio fuera de su red local. La coexistencia de múltiples aplicaciones de billeteaje en el mismo medio es la forma más rápida y económica de ampliar la interoperabilidad. Permite que cada IFM participante pueda seguir usando sus productos e infraestructura. El enfoque común europeo está respaldado por un grupo voluntario formado por miembros de la Alianza de IFM, que organiza las reglas y reglamentos.
- b) Portal común para la carga remota de aplicaciones locales. Cuando haya medios de IFM de la UE, los usuarios podrán descargar las aplicaciones que necesiten.
- c) Actualización y armonización de normas actuales para respaldar la IFM de la UE. Hay que facilitar el enlace con tecnologías emergentes (NFC, EMV, etc.) y definir nuevas funciones (medios, elemento seguro, etc.).

2ª vía: un largo trayecto para el planteamiento a largo plazo

- d) Desarrollo de una aplicación de IFM común para la UE, que puede cargarse en varios medios, como móviles, tarjetas bancarias y memorias USB. Se acordarán la gestión de seguridad, el conjunto de normas y quién será el propietario de la aplicación.
- e) Desarrollo de productos comunes para obtener sinergias en el área de la organización, funciones de gestión interna y modelos de negocio.
- f) Desarrollo de un marco técnico y comercial para las ventas y la liquidación de los productos de IFM de la UE.

La privacidad es clave para que los usuarios y operadores lo acepten. La protección de la privacidad es un requisito ético de confidencialidad, no relacionabilidad, no observabilidad y anonimato. Los acuerdos pueden ser de dos tipos: una "declaración de privacidad" (adherencia y compromiso) y "privacidad por diseño" (arquitectura del sistema que garantice la protección total de los datos). El sitio Web del proyecto IFM incluye listas de medidas (ver documento D7.3).

PERSPECTIVAS

La multiaplicación es el primer paso de la hoja de ruta de la interoperabilidad. Como planteamiento, la aplicación de IFM común para la UE sería la solución definitiva.

Todos los sistemas locales migrarán un día, a su ritmo, al siguiente nivel técnico. Ése será el momento de adoptar una aplicación estándar única y exclusiva con un coste de modificación razonable.

¡Por suerte, la mayoría de los sistemas ya usan o están migrando hacia aplicaciones de billeteaje que cumplen los requisitos de los medios de IFM de la UE! Por ello, el enfoque de llevar las aplicaciones locales existentes hacia medios multiaplicación parece pragmático y realista. Esto se demostrará con un proyecto piloto, el siguiente paso lógico del proyecto IFM. Materializar esta visión requiere establecer una Alianza de IFM como piedra angular de la arquitectura del sistema de IFM de la UE.

CONTACTOS

ITSO - IFM Project - coordinator - ITSO Limited

✍ John Verity, United Kingdom

UITP - IFM Forum

International Association of Public Transport

✍ Yves Amsler, Johan van Ieperen, Belgium

VDV-Kernapplikation

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

✍ Sjef Janssen, Till Ackermann, Elke Fischer, Joseph Lutgen, Germany

SNCF - Société Nationale des Chemins de fer Français

✍ Gilles de Chantérac, France

RATP - Régie Autonome des Transports Parisiens

✍ Jean-Philippe Amiel (Nextendis), Michel Barjansky, François Guillaume, France

University of Newcastle upon Tyne

✍ Peter Stoddart, Phil Blythe, UK

PREDIM / Urba 2000

✍ Jean-Louis Graindorge, France

Université Paris Ouest Nanterre La Défense

✍ Michel Arnaud, France

TUV Rheinland Consulting GmbH

✍ Oliver Althoff, Izaskun Arenaza, Germany

European Commission

✍ Emilio Davila-Gonzalez, Belgium

Decisiones políticas y empresariales

Hoy	2 años	5+ años
Distintos sistemas de IFM	IFM paralelos	
	Medios IFM de la UE, Komultiaplicación	IFM europeo
	Aplicaciones compatibles	Productos comunes (seleccionados)
Aceptación recíproca o fusión (de aplicaciones)	Procesos y desarrollo comunes	Estatus/perfiles estándar
	Portal para descargas	Conj. de normas/árbitro
		Aplicación de IFM de la UE

FORO

El primer Foro de IFM de la UITP se reunió en septiembre de 2007, antes del inicio del proyecto de IFM. Hasta que el proyecto piloto IFM2 sea realidad, la UITP seguirá organizando el foro y respaldando esta plataforma para partes implicadas en la IFM.

El programa respaldará a la red actual de IFM y se centrará en orientar, coordinar, favorecer el establecimiento de contactos, el intercambio de mejores prácticas y la implantación de iniciativas de IFM (como la creación de la Alianza de IFM).

A la UITP le complacería la colaboración con otras grandes regiones del mundo.

Este folleto se encuentra disponible en IN, FR, AL y ES y resume los resultados finales del 1er Proyecto de IFM (2008-2010).

En los sitios Web mencionados arriba encontrará un segundo documento más completo y de enfoque más bien profesional.

Unión Internacional de Transporte Público

UITP © 2010 (translated from the original English text)

