



XII Edición del Salón Internacional de la Seguridad Vial y el Equipamiento para Carreteras “TRAFIC 2011”

Del 27 al 30 de septiembre de 2011 ha tenido lugar en el pabellón 5 del IFEMA, la XII edición de TRAFIC, Salón Internacional de la Seguridad Vial y el Equipamiento para Carreteras, que se ha convertido en una plataforma de referencia para el negocio, el conocimiento y la innovación relacionada con la seguridad vial y el equipamiento de carreteras.

Como todos los años, el Salón ha contado con el apoyo de la Dirección General de Tráfico (DGT) y la Dirección General de Carreteras (DGC), que promueven el certamen demostrando el interés de la Feria para todos los segmentos implicados en la carretera. Además, han renovado su cola-

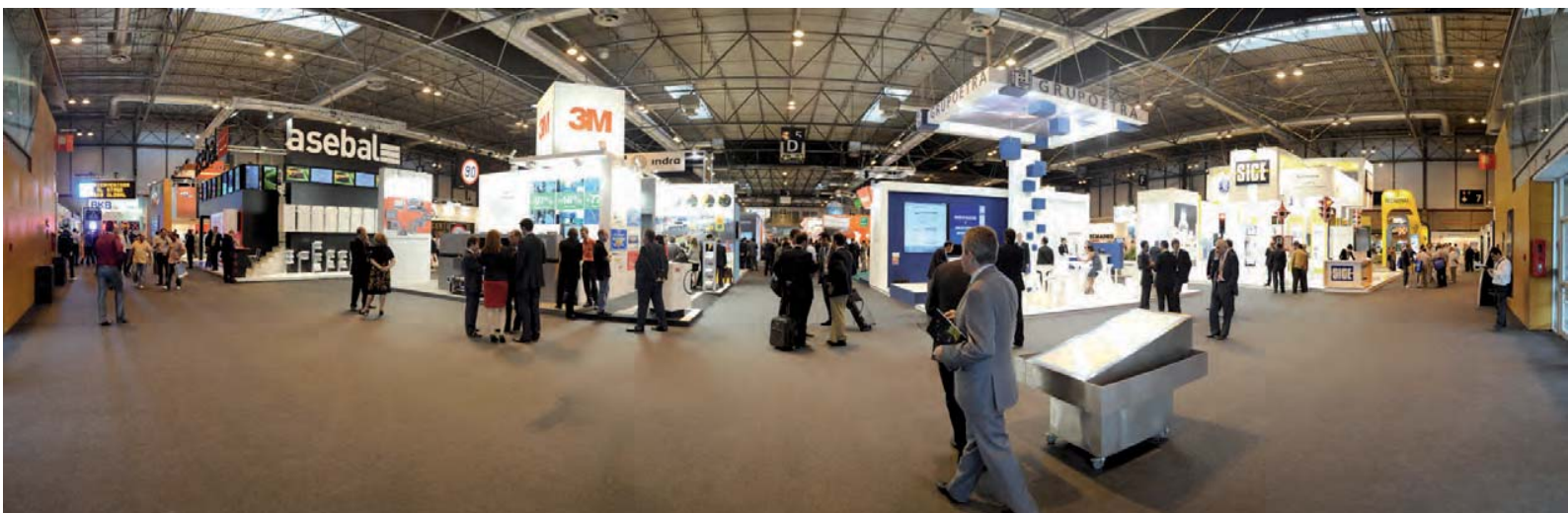
boración con TRAFIC el Servicio Catalán de Tráfico de la Generalidad de Cataluña y la Dirección de Tráfico y Parque Móvil del Gobierno Vasco.

En esta edición, el Salón ha reunido a 228 empresas, de las que el 43% son extranjeras, con especial presencia de compañías alemanas, francesas y portuguesas.

El acto de inauguración fue presidido por Dña. Pilar Gallego, subsecretaria de Interior, quien, tras la tradicional corte de cinta, hizo un recorrido por la feria en el que pudo apreciar de primera mano algunos de los últimos productos diseñados para incrementar la seguridad en las carreteras de entornos urbanos e interurbanos y hacer más

cómodos y eficaces los desplazamientos.

Igualmente, y dentro de esta edición, Trafic ha pretendido potenciar su labor como herramienta de comercialización para las empresas del sector y multiplicar las oportunidades de negocio entre sus participantes. Con este fin promovió, una edición más, el Programa de Invitados Internacionales, organizado por TRAFIC y Amec Urbis, que identifica e invita al Salón a profesionales del sector procedentes de mercados emergentes para favorecer las transacciones con estos nichos de gran potencial inversor y que, frecuentemente, resultan de difícil acceso para los expositores, pero que les ofrecen grandes oportu-



Vista panorámica del pabellón del IFEMA en el que se celebró TRAFIC

tunidades de negocio. Así mismo, y con el objetivo de multiplicar las transacciones de los participantes impulsó también la organización de los encuentros B2B (Business to Business) durante el certamen como la Jornada de Transferencia de Tecnología y Cooperación Empresarial, que organizó la Asociación de Empresarios del Henares (AEDHE). Un foro que sigue favoreciendo la comunicación y el encuentro entre empresas, centros de investigación y universidades de Europa -potenciales socios tecnológicos en el ámbito de la seguridad vial y el equipamiento para carreteras-, y así facilitar oportunidades de colaboración

y negocio mediante el desarrollo de entrevistas bilaterales en el marco de la Feria.

Pero también TRAFIC se convirtió en un foro de intercambio de conocimientos y debate técnicos, a través de las VI Jornadas sobre Gestión de Tráfico Urbano e Interurbano, convocadas por ITS España en colaboración con la Asociación de Ingenieros de Tráfico; la Jornada de Auditorías de Seguridad Vial, organizada por la AEC; o la reunión GT2 Seguridad. Plataforma Tecnológica de Automoción (M2F), convocada por la ANFAC, Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones.

Debate sobre los límites de velocidad

Dentro de las VI Jornadas sobre Gestión de Tráfico tuvo lugar un debate sobre los límites genéricos de velocidad tanto en vías urbanas como interurbanas.

El debate inicial se llevó a cabo entre **D. Sandro Rocci**, Profesor Emérito de la UPM, **D. José Luis Martín Palacín**, ex

Concejal de Circulación y Transportes del Ayuntamiento de Madrid y ex Director General de Tráfico; y **D. Sebastián de la Rica**, *ex Director de Servicios de Circulación del Ayuntamiento de Madrid y Presidente de la Asociación de Ingenieros de Tráfico*, que también actuó de *Moderador* del debate.

Se trató de enfocar el debate sobre tres cuestiones fundamentales: la seguridad, el consumo y la economía.

Como estaba previsto el debate fue muy vivo. Se plantearon cuestiones sobre las razones que llevan a los conductores a tratar de conducir a la mayor velocidad posible tales como la comodidad, la eficiencia, el tiempo ahorrado y la relación que la velocidad elegida por el conductor tiene con las condiciones geométricas y de firme de la vía, del tráfico, de la climatología, de la iluminación y de las características del entorno más próximo.

Hubo un cierto consenso en que, a igualdad de las demás circunstancias y a partir de una cierta velocidad, a mayor velocidad corresponde una mayor gravedad en los accidentes así como con mayores velocidades aumenta la probabilidad de accidente. Sin embargo también se llegó a la conclusión de que la dispersión de velocidades, es decir: mayor cantidad de vehículos que circulan más rápidos y más lentos que la media, tiene más importancia que la velocidad misma.

En cuanto al consumo de combustible en vías interurbanas existió un acuerdo total en que los vehículos que hoy están en el mercado tienen su mínimo consumo por kilómetro recorrido a velocidades comprendidas entre los 80 y los 100 km/h según los modelos. También quedó clara la gran influencia que tiene en el consumo la forma de conducir. Las fuertes aceleraciones y frenadas – que se dan en mayor medida cuanto más deprisa quiere ir el conductor



El salón contó con una gran asistencia



El salón también se convirtió en un foro de comunicación



Stand de la Asociación Técnica de Carreteras

– elevan de manera significativa los consumos.

Otro aspecto destacable fue el acuerdo casi unánime en que la fórmula del “café para todos” no tiene razón de ser cuando se dispone de una tecnología que permite tener en cuenta que no todas las autopistas son iguales ni, mucho menos, lo son las carreteras convencionales. Aunque algo se hace para tener en cuenta las condiciones fijas de las vías (estructurales) muy poco es lo que se tienen en cuenta las condiciones circunstanciales (climatología, iluminación natural o artificial, tráfico, etc.).

Una de las asignaturas pendientes en España es la de transmitir adecuadamente a los usuarios una información coherente tanto en los mensajes en los paneles de señalización variable como en la información a bordo.

El aspecto económico, ligado al de la seguridad y el consumo de combustible, es hoy día el menos claro. El valor del tiempo, ahorrado o perdido, tanto del propio usuario como de la empresa u organización para la que trabaja puede exceder al de los ahorros o excesos en el consumo de combustible.

Para poder analizar las consecuencias económicas de cualquier medida que la Administración pueda tomar con respecto a los límites de velocidad sería imprescindible disponer de una información mucho más detallada sobre las intensidades de tráfico en los distintos días y horas de cada tramo de carretera así como sobre la composición del tráfico en los mismos momentos y lugares. Por supuesto ninguna medida de este tipo debería ser tomada sin el correspondiente análisis económico previo y riguroso tanto desde el punto de vista particular como del de la repercusión en la economía general.

Algo que no debería olvidarse es que la elección de un itinerario está muy influida por la seguridad, el consumo y el tiempo.



De izquierda a derecha, D. Julio García, D. Miguel A. García, D. Pere Navarro, D. Ángel López y D. Sebastián de la Rica

Una disminución unilateral de la velocidad en las vías más importantes inevitablemente se traduciría en un uso más intensivo de la red viaria secundaria.

Galería de innovación

Así mismo también hay que destacar la inauguración de su Galería de Innovación, un apartado de la Feria que subrayó los productos más vanguardistas desarrollados en los últimos dos años y que persigue contribuir a la divulgación de los avances que se realizan para mejorar la seguridad y la vanguardia en las carreteras, además de subrayar los esfuerzos en investigación que se promueven desde el sector.

En esta primera edición, se seleccionaron un total de 10 productos, de los cuales 4 fueron merecedores de una mención especial.

Entre lo más destacable cabe citar al atenuador de impactos AIR H110P de Hiasa, sistema distinguido por Ifema con el primer premio de la Galería de la Innovación en la categoría de Infraestructuras. Este dispositivo de contención es capaz de detener un turismo de 1 500 kg que circule hasta a 110 km/h sin que la deformación afecte al habitáculo, ni a sus ocupantes. Después del impacto, hasta el 95% de los componentes

son reutilizables. En la actualidad está instalado en tres lugares, uno de ellos en España e, incluso, ya se había ‘estrenado’ con éxito antes de comenzar la feria.

También en el apartado de infraestructuras hay que destacar dos sistemas para la protección de los motoristas. Por un lado, la barrera AS-SM6.B de Asebal que fue distinguida con otro premio por su facilidad de instalación a pesar de las irregularidades que pueda tener el terreno. Y el presentado por la empresa riojana Vialmarco, que consta de unos rodillos de caucho reciclado a lo largo de los cuales el cuerpo del motorista o del ciclista es dirigido de tal forma que no sale rebotado hacia la calzada.

Otro dispositivo que sobresalió en el certamen fue un sistema antikamikaze de la empresa Proyectos Integrales de Balizamientos, pensado especialmente para usuarios que, por no estar en las debidas condiciones o por un simple despiste, se adentran en una vía en sentido contrario. Un sensor en los carriles de salida detecta si hay un coche circulando en contra y envía un mensaje a las autoridades de Tráfico; además, todas las señales de prohibición que hay en la carretera se encienden con unas potentes luces LED con una mayor antelación.

Dentro del apartado de radares, Tra-

desegur presentó el Multiradar C, un dispositivo que ya se ha comenzado a instalar en la ciudad de Alicante y que es capaz de detectar hasta a seis coches que excedan el límite permitido en seis carriles diferentes al mismo tiempo; y cursarles una multa sobre la que no cabrá recurso posible a cada uno. Además, esta empresa mostró la última generación de test de alcoholemia y drogas, que están comenzando a aplicarse este año. Y, dentro del tema de la alcoholemia, se presentaron otros logros que han merecido la atención de los asistentes como los primeros test pasivos de alcoholemia que funcionan como los convencionales, pero con los que no es necesario soplar en una boquilla, ya que basta con exhalar un poco de aire, eliminándose las posibilidades de error y se ahorra tiempo.

En el sector de la iluminación y con el LED como protagonista, tal vez lo más destacable haya sido la presentación de un polvo bioluminiscente con el que pueden diseñarse salidas de emergencia o convertir casi cualquier prenda u objeto en un material reflectante, y que fue presentado por la empresa Sunfor.

Finalmente también merecieron la aten-



Vista parcial del Salón



ción de los visitantes y participantes del Salón, el aparcamiento Face In, de Sistemas de Identificación y Mecanismos S.L., que aplica una cámara con un software de reconocimiento facial para el acceso a un "parking", y que estaría orientado a aeropuertos, ministerios y lugares de acceso restringido en los que asociar cada vehículo con su propietario puede ser necesario; y el sistema Scout, que integra en una todas las herramientas básicas de la vigilancia:

reconocimiento de matrículas, GPS, reconocimiento de huella dactilar, navegación y gestión de multas. Este sistema fue presentado por Saima Seguridad.

En definitiva, y siguiendo su tradición, este Salón no sólo sigue gozando de una gran capacidad de convocatoria y asistencia sino que además sigue siendo un referente de obligada atención en el sector de la seguridad vial y el equipamiento para carreteras. ❖

RUTAS

REVISTA DE LA ASOCIACIÓN TÉCNICA DE CARRETERAS

REVISTA DE LA A.I.P.C.R. ESPAÑOLA

Para información y suscripciones pueden dirigirse a:

Asociación Técnica de Carreteras
Monte Esquinza, 24, 4.ª Dcha. 28010 Madrid
Tel.: 913082318 Fax: 913082319
info@atc-piarc.com www.atc-piarc.com

Deseo suscribirme por un año a la revista **RUTAS**, cuyo importe es de 60,10 € para socios de la ATC y 66,11 € para no socios (+ 4% I.V.A. respectivamente)

Forma de pago:

☐ Cheque



Domiciliación bancaria CCC nº _____



Transferencia a la CCC nº 0234 0001 02 9010258094

Nombre

Empresa

NIF

Dirección

Teléfono

Ciudad

C.P.

e-mail

Provincia

País

Año 2011

Fecha

Firma

Nota: En los envíos no nacionales se cobran los gastos de envío